



Filiale n° 276
Alma



La Nouvelle de la 276

Alma le 10 Septembre 2024

volume2 numéro 7

16 pages



Cde Mario Fortin CD Président

Mot du président.

D'abord je voudrais vous souhaiter à tous un bon retour de vacances en espérant que vous avez profité de ce congé pour vous reposer et accumuler de l'énergie pour notre future saison. Encore cette année des défis nous attend la collecte des coquelicots, la cérémonie 11 novembre et toutes les activités liées à la légion. Le recrutement demeure une de nos priorités et les activités sociales devront faire partie des enjeux pour 2025. Durant cette été j'ai dû intervenir comme officier d'entraide envers deux vétérans au sein de notre collectivité et notre secteur, malheureusement ceux-ci n'étaient pas prêts pour l'aide offert et ont préféré continuer leur chemin à leur façon. Il ne faut pas oublier que la maladie mentale est une réalité grandement partagée par plusieurs vétérans et malgré tous les services offerts par les anciens combattants tous n'ont pas la chance de d'y avoir accès pour des raisons personnelles ou par manque d'information. Donc il est important dans le doute de voir un vétéran qui ne vas pas bien ou que vous sentez qu'il a besoin d'aide, de vous référer à votre officier d'entraide de votre légion pour que celui-ci puisse l'aider.

Un autre grand défi nous attend la santé de nos membres qui sont vieillissent et qui ont besoin de soutien quand la maladie les affectent et bien souvent un coup de fil ou un petit message (texto) peuvent faire la différence sur leur rétablissement. Cette année est un succès et l'année suivante qui s'en viens sera de même car notre légion a la chance d'avoir des membres de qualité et fier de leur région d'appartenance.

Bon retour à tous et bonne saison.

Camarade Mario Fortin CD.



Cabinet du Commandant
3^e Escadre
Base des Forces canadiennes Bagotville

C. P. 5000, Succ. Bureau-chef
Alouette (Québec) G0V 1A0





Par Guy Desrosiers CD Affaire Publique

Les escadrons de 400 à 449 propre à l'ARC

1941

À l'exception des corps de l'aviation canadienne abortifs et établis au début de la Première Guerre mondiale, les aviateurs canadiens se battaient lors d'un conflit, comme membres individuel des British flying services. Deux escadrons canadiens, perpétués par le 2 Escadron et le 401e Escadron, furent organisés et autorisés en 1918 pour faire partie de la nouvelle Aviation canadienne. Ils ne furent toutefois pas formés avant l'Armistice, et furent dissous, tout juste au bout d'un an. Le Royal Canadian Naval Air Service établi à la fin de la guerre pour patrouiller les côtes atlantiques de la Nouvelle-Écosse n'atteignit jamais le statut opérationnel.

La Commission de l'air de l'après-guerre et son successeur l'Aviation canadienne visualisaient, en premier lieu, une réserve aérienne non permanente. Cette idée se révéla, inefficace et bien que quelques escadrons furent formés vers le milieu des années 1920, ils furent transférés aux opérations aériennes civiles du gouvernement peu de temps après pour satisfaire aux demandes dominantes subséquentes. Les exigences militaires d'importance ne firent pas de nouveau surface avant le milieu des années 1930; et des escadrons se formèrent lentement par la suite. Ces escadrons furent principalement affectés à la défense territoriale ; des escadrons numérotés de 1 à 170 se sont battus pendant la Seconde Guerre mondiale à partir du territoire nord-américain. (Le 162 Escadron, l'exception, fut temporairement cédé au Royal Air Force (RAF) Coastal Command en Islande et en Écosse. D'autres escadrons patrouillèrent contre les Japonais en Alaska, toutefois ceci fut considéré comme faisant partie de la défense nord-américaine).

Trois escadrons furent transférés en Grande-Bretagne en 1940, mais la majorité des escadrons outre-mer de l'Aviation royale du Canada (ARC) furent créés suite à l'Article XV du British Commonwealth Air Training Plan Agreement. Les Britanniques assignèrent les premiers cinquante numéros de la « série 400 » (400-449) aux nouvelles unités canadiennes; l'ARC numérotait alors ses trois escadrons outre-mer pour se conformer à l'article. Six escadrons supplémentaires du Home War Establishment, furent transférés outre-mer en 1943-1944. Ceux-ci furent numérotés à nouveau dès leur arrivée. Trois autres escadrons furent formés outre-mer pour servir d'escadrons de poste d'observation aérienne d'artillerie, et travailler avec l'armée. Ils reçurent un numéro de la série « 600 » (664-666) comme leurs compagnons britanniques. Tous les escadrons de défense territoriale et les escadrons combattant outre-mer furent dissous après la guerre.

Les escadrons de 400 à 449 propre à l'ARC

Vers la fin des années 1940, les escadrons existants qui étaient tous des unités de soutien du Home War Establishment furent renumérotés pour perpétuer les escadrons de plus en plus reconnus outre-mer. Les nouveaux escadrons reçurent également des numéros de la série « 400 ». Dans ce processus, des honneurs de bataille de défense territoriale furent « perdus » à cause des ordres actifs de bataille, à l'exception de l'honneur des îles ALÉOUTIENNES qui fut créé par deux escadrons transférés outre-mer en 1943-1944. Les numéros des escadrons furent également prolongés au-delà de la première série outre-mer de la Guerre attribuée à l'ARC. Aujourd'hui, un escadron, le 450e détient un numéro qui fut autrefois attribué à un escadron australien de l'Article XV pendant la Seconde Guerre mondiale. (Il y avait beaucoup de duplication dans les numéros d'identification des escadrons du Commonwealth à l'extérieur du théâtre d'opération européen, pendant la guerre. Par exemple, il y avait un 10e Escadron dans la RAF, la Royal Australian Air Force et à l'ARC. Les deux premiers étaient en Angleterre sous des commandements différents (les Australiens n'ont pas changé le numéro de leurs escadrons en Grande-Bretagne lorsque les unités de l'Article XV furent créées), et le dernier était au Canada. Ils suivirent les ordres de bataille de leur pays, et chacun d'entre remporta divers honneurs de bataille). Également important, le Air Force Routine Order 324/40 daté du 7 juin 1940 mentionnait : « Afin d'éviter toute confusion relative aux unités de la RAF et de l'ARC portant le même numéro, toutes les unités de l'ARC seront identifiées par le suffixe « Canada » suivant le numéro d'escadron, aussitôt après l'embarquement pour l'étranger; ex. No. 110 Canadian (AC) Squadron. Cet ordre courant fut annulé le 4 juin 1943 par le Air Force Routine Order 1077/43. Le mot « Canadian » n'avait pas été inclus dans les tableaux.

Les aviateurs navals canadiens ont combattu dans le Fleet Air Arm de la Royal Navy pendant la Seconde Guerre mondiale, et aucun escadron de la Marine royale du Canada (MRC) ne fut formé après ce conflit. Les hélicoptères de l'Armée canadienne et les sous-unités d'aviation légères furent organisés pendant la période d'après-guerre. Ces dernières, tout comme les escadrons de la MRC, se sont jointes à celles de l'ARC dans une structure fonctionnelle, lorsque les Forces canadiennes furent unifiées en 1968.

Le 1er mars 1941 – Afin d'éviter la confusion entre le nom de ses unités et celui des unités de la Royal Air Force, l'Aviation royale du Canada donne des numéros dans les 400 à ses escadrons à l'étranger. Ainsi, le 110e Escadron devient le 400e Escadron, le 1er Escadron devient le 401e Escadron et le 112e Escadron, déjà réorganisé sous le nom de 2e Escadron de chasse, devient le 402e Escadron. Le même jour, le 402e Escadron assume un rôle opérationnel et devient le deuxième escadron de chasse de l'ARC à passer à l'action à l'étranger.

Source : Histoire ARC #ECJ

L'Aviation royale du Canada a joué un rôle clé dans la victoire alliée.

De 1939 à 1945, l'Aviation royale du Canada enrôla 232 000 hommes et 17 000 femmes et organisa 86 escadrons, dont 47 outre-mer. Des Canadiens volèrent dans des bombardiers et des avions de chasse, de reconnaissance et de transport, et effectuèrent d'autres missions à travers le monde. Des dizaines de milliers d'aviateurs canadiens servirent aussi dans la Royal Air Force britannique et des avions de chasse canadiens participèrent à la légendaire bataille d'Angleterre en 1940.

Les escadrons propres à l'ARC

Pendant le reste de la guerre, des chasseurs-bombardiers canadiens attaquèrent des secteurs côtiers de l'Europe occupée par les Allemands, tandis que des bombardiers lourds canadiens visaient des cibles situées beaucoup plus loin dans l'intérieur. En outre, des bombardiers de patrouille maritime canadiens basés au Canada, à Terre-Neuve, en Islande et en Grande-Bretagne combattirent des sous-marins allemands. En 1945, l'ARC était devenu la quatrième force aérienne du monde. Plus de 17 000 aviateurs canadiens périrent pendant la guerre.

Le Plan d'entraînement aérien du Commonwealth britannique et les escadrons de l'article XV

Le premier des escadrons de la série 400 de l'Aviation royale canadienne a vu le jour, le 1er mars 1941, en conséquence directe de l'article XV du Plan d'entraînement aérien du Commonwealth britannique. Les escadrons de la série 400 continuent de constituer la structure de l'ARC à ce jour.

Les négociations entre le Canada et le Royaume-Uni au sujet de la formation des équipages aériens étaient en cours depuis de nombreuses années avant le début de la Seconde Guerre mondiale. Cependant, lorsque les hostilités ont commencé en septembre 1939, la nécessité de parvenir à une conclusion satisfaisante est devenue plus impérieuse.

En tant que premier ministre, William Lyon Mackenzie King aborda la question d'un point de vue nettement politique, car il se souciait de l'unité nationale, des finances et d'un niveau acceptable de contribution canadienne à la guerre. À la fin de novembre, alors qu'il semblait que tous ces aspects avaient été réglés à sa satisfaction, un problème inattendu surgit en raison de l'ampleur du programme de formation. Étant donné que la part du lion des diplômés du programme est canadienne, comment seraient-ils traités à l'étranger ?

Pour les Britanniques – et certains Canadiens – la puissance aérienne du Commonwealth était indivisible et la meilleure façon d'en tirer parti était de la Royal Air Force (RAF). Ils envisageaient un processus similaire à celui utilisé pendant la Première Guerre mondiale, lorsque les Dominions avaient fourni des équipages aériens, et éventuellement du personnel au sol, pour servir au sein de la RAF.

Le ministre de la Défense nationale, Norman McLeod Rogers, et des officiers supérieurs de l'Aviation royale canadienne (ARC) ont fait valoir que, contrairement à la guerre précédente, le Canada disposait désormais d'une force aérienne établie et que les Canadiens exigeaient que les unités de l'ARC, composées de diplômés canadiens du programme, participent aux combats outre-mer.

Toujours méfiant à l'égard des pertes humaines et du coût global des engagements de l'ARC à l'étranger, King insistait pour que des changements soient apportés au plan concernant les unités nationales. Tout ce qui empiétait sur la souveraineté canadienne ou qui pouvait être interprété comme une soumission à la Grande-Bretagne devait être réglé avant que le plan ne soit approuvé.

Un compromis de dernière minute a conduit à la signature de l'accord sur le Plan d'entraînement aérien du Commonwealth britannique (BCATP) le 17 décembre 1939.

Le compromis a abouti à l'inclusion de l'article XV dans le document final. Les signataires y ont convenu que :



Les escadrons propres à l'ARC

« Le gouvernement du Royaume-Uni s'engage à ce que les élèves du Canada, de l'Australie et de la Nouvelle-Zélande, une fois leur formation terminée, soient rattachés à leurs dominions respectifs, soit par la méthode d'organisation des unités et formations des dominions, soit par toute autre méthode, les méthodes devant être convenues avec les gouvernements des dominions concernés. Le gouvernement du Royaume-Uni entamera des discussions intergouvernementales à cette fin. »

La Grande-Bretagne accepta de couvrir le coût des unités nationales générées par le plan, les gouvernements des Dominions étant chargés de compenser les éventuelles différences de salaires ou d'indemnités. Bien que la formulation de cet article ait permis de finaliser l'accord de formation, elle ne fit que reporter à une date ultérieure la résolution des problèmes liés aux unités nationales et à leur identification.

Les succès allemands en Europe au cours de l'été 1940 ont entraîné une augmentation de la taille et de la portée du PEACB. Les premiers membres d'équipage d'aéronefs, qui allaient devenir un flot continu, ont commencé à arriver en Angleterre à la fin de l'année. Du point de vue du gouvernement canadien, trois escadrons de l'ARC étant déjà engagés outre-mer (nos 1, 110 et 112), il était temps de régler les détails de la formation des diplômés au sein d'unités nationales. Sous la direction ferme du premier ministre King, James Ralston, qui avait remplacé Rogers au poste de ministre de la Défense nationale en juin 1940, s'est rendu en Angleterre le 18 novembre.

Il est compréhensible que les Britanniques craignent que les Canadiens exigent la formation d'une force aérienne distincte, financée principalement par les contribuables britanniques. La première réunion a eu lieu au ministère de l'Air le 13 décembre et Ralston, s'appuyant sur les recommandations des diplomates canadiens à Canada House, a demandé la création d'au moins 25 escadrons de l'ARC (bien qu'ils seraient financés par les Britanniques et dotés d'équipages au sol de la RAF). Le gouvernement canadien serait consulté sur les questions politiques majeures concernant l'emploi de ces unités, mais pour les questions opérationnelles et administratives courantes, elles resteraient sous le contrôle immédiat de la RAF.

Ralston a également proposé la création d'un mécanisme permettant au Dominion d'être informé lorsque des Canadiens participent à des opérations et d'assurer une certaine forme de supervision nationale lors d'opérations majeures. Enfin, il a suggéré que les équipages canadiens excédentaires par rapport aux besoins des 25 escadrons convenus soient regroupés dans des unités de la RAF (Canada).

Dans l'ensemble, la position canadienne correspondait aux attentes des Britanniques. Bien qu'ils ne soient pas disposés à regrouper les équipages canadiens excédentaires dans des escadrons de la RAF (Canada), invoquant la flexibilité opérationnelle, ils acceptèrent volontiers les propositions canadiennes avec seulement quelques modifications mineures. Et le 7 janvier 1941, Ralston et Sir Archibald Sinclair, le secrétaire d'État britannique à l'Air, signèrent un accord régissant la formation d'escadrons sous les auspices du BCATP.

Conformément à l'article XV du PEACB, l'accord Ralston-Sinclair stipulait que les pilotes et les équipages seraient intégrés à 25 escadrons de l'ARC qui seraient formés sur une période de 18 mois. Ce nombre s'ajoutait aux trois unités de l'ARC déjà en place en Angleterre. Le coût de ces « escadrons de l'article XV » serait assumé par la RAF, qui fournirait également le personnel au sol jusqu'à ce qu'ils soient remplacés par des Canadiens.

Compte tenu du nombre limité d'officiers expérimentés de l'ARC, il a été convenu que les escadrons de l'ARC pourraient initialement être commandés par du personnel de la RAF jusqu'à ce qu'ils soient progressivement remplacés par des Canadiens qualifiés. Le personnel de l'ARC en sus de ces besoins porterait son uniforme national, mais serait employé selon les besoins de la RAF.

Le 403e Escadron (Army Cooperation) a été formé à la base de la RAF à Baginton, dans le Warwickshire. Il s'agit du premier escadron Article XV formé à l'étranger. Il sera rejoint par les escadrons de la RCAF servant dans tous les principaux commandements de la RAF. Cependant, les questions d'identité nationale, le traitement différent des Canadiens servant dans la RAF et la dotation complète des unités de la RCAF en Canadiens, appelée « canadianisation », continueront d'être une source de friction entre les deux forces aériennes et les gouvernements. Néanmoins, la coopération relative à la création des escadrons de l'article XV a permis à l'ARC d'apporter une contribution importante à la puissance aérienne canadienne dans le cadre d'opérations de combat partout dans le monde.



Serge Briand CD 1er Vice-président

NCSM Chicoutimi K156



Mise en service à Montréal (Québec) le 12 mai 1941, la corvette NCSM Chicoutimi de la classe Flower arriva à Halifax (Nouvelle-Écosse) le 17 mai. Après sa croisière d'endurance, elle se joignit à la Force de Sydney et escorta des convois transatlantiques pendant la première partie de leur périple vers l'Europe. En septembre, le navire fut affecté au Commandement de Terre-Neuve et, le 29 septembre, quitta à destination de l'Islande à titre d'escorte du convoi SC.47. Pendant les 5 mois qui suivirent, il remplit les fonctions d'escorteur océanique, faisant la navette entre St. John's (Terre-Neuve) et l'Islande, et plus tard Londonderry, en Irlande du Nord. Réaffecté à la Force d'escorte locale de l'Ouest, il partit de Londonderry le 27 février 1942 pour aller à la rencontre du convoi ON.71. Il demeura rattaché à la Force jusqu'en août 1944, puis fut transféré à l'établissement NCSM Cornwallis en qualité de navire-école. En avril 1945, le NCSM Chicoutimi réintégra la Force de Sydney avant d'être désarmé le 16 juin à Sorel (Québec) aux fins d'aliénation. En 1946, il aboutit chez un ferrailleur de Hamilton (Ontario). Le chantier Canadian Vickers peut s'enorgueillir du fait que le NCSM Chicoutimi n'aura subi que 3 brefs carénages pendant sa carrière militaire. Le navire figure également au nombre des rares corvettes qui survécurent à la guerre avec une petite plage avant.

Honneurs de bataille : Atlantique 1941-44

NCSM Chicoutimi 879



Le 6 avril 1998, le gouvernement canadien annonce sa décision d'acquérir du Royaume-Uni quatre sous-marins de la classe Upholder, qui avait été mis en réserve par la Royal Navy. Tous les navires sont renommés et la désignation de la classe passe d'Upholder à Victoria. Les sous-marins contribuent directement à la sécurité et à la défense du Canada grâce à leur capacité d'effectuer de longues patrouilles dans les zones maritimes canadiennes et dans les eaux plus éloignées.

L'ancien sous-marin HMS Upholder avait été désarmé par la Royal Navy en 1994. Sa remise en service débute en 2002 et il fait l'objet de travaux approfondis qui durent près de trois ans. Le 2 octobre 2004, il est officiellement renommé NCSM Chicoutimi à Faslane, au R.-U., et appareille pour le Canada le 4 octobre. Le 5 octobre 2004 marque les heures les plus sombres de l'histoire du service des sous-marins canadiens lorsqu'un incendie d'origine électrique se déclenche à bord du NCSM Chicoutimi, pendant son voyage vers Halifax. Il est sauvé grâce aux efforts héroïques déployés par l'équipage, mais l'incendie laisse le navire sans alimentation électrique ni propulsion. Des secours sont dépêchés immédiatement, mais, malheureusement, un officier succombe à ses blessures. En tout, neuf membres d'équipage subissent des blessures. Le 10 octobre, des navires militaires et civils britanniques, irlandais et américains portent secours à l'équipage et remorquent le sous-marin jusqu'à Faslane.

Le NCSM Chicoutimi est rapatrié à Halifax à bord du transporteur de charges lourdes submersible Eide Transporter et arrive à Halifax le 1er février 2005. En attendant qu'une évaluation de la faisabilité des travaux de réparation soit effectuée, le Chicoutimi n'est pas mis en service et se trouve en période prolongée de maintenance limitée. En avril 2006, la MRC annonce que les travaux de réparation sont reportés à la période en cale sèche prolongée, que l'on prévoyait alors commencer en 2010, la première à être effectuée par l'industrie dans le cadre du contrat de soutien en service des sous-marins de la classe Victoria (CSSLV). Conformément aux modalités du CSSLV, le Chicoutimi est transporté à l'installation du Canadian Submarine Management Group (CSMG) située à Esquimalt à bord du transporteur de charges lourdes submersible Tern; il y arrive le 29 avril 2009. Il entame sa période en cale sèche prolongée en septembre 2010 comme prévu et sort de cale sèche en novembre 2013.

Le NCSM Chicoutimi entame alors un programme de préparation opérationnelle échelonnée, l'objectif étant de rendre le sous-marin disponible en vue d'un exercice multinational prévu pour l'automne 2014.

Le NCSM Chicoutimi est officiellement mis en service dans la flotte de la MRC lors d'une cérémonie officielle à Esquimalt, le 3 septembre 2015.

NCSM Chicoutimi 879



- **Constructeur** : Vickers, Barrow-in-Furness VSEL
- **Mise en chantier** : 2 novembre 1983
- **Mise à l'eau** : 2 décembre 1986
- **Mise en service (MR)** : 9 juin 1990
- **Désarmement (MR)** : 29 avril 1994
- **Mise en service (MRC)** : 3 septembre 2015



Devise : « Maître du domaine »

Référence :

<https://www.canada.ca/fr/marine/services/histoire/historiques-navires/chicoutimi.html>

Un Mot de l'Adjudant-chef

Par l'adjudant-chef Dany Flamand
Adjudant-chef de la 2e Escadre



Lors d'une cérémonie présidée par le colonel Steeve Belley (au centre), commandant de la 2e Escadre, l'adjudant-chef Dany Flamand (à droite) a passé ses responsabilités d'Adjudant-chef d'Escadre, à son successeur l'adjudant-chef Hugo Prud'Homme (à gauche). BFC Bagotville, 16 juillet 2024. Crédit photo : Section d'imagerie de la BFC Bagotville.

Un dernier mot de ma part!

Après plus de 36 ans de services, c'est maintenant à mon tour de passer le flambeau. De l'Ontario à la Nouvelle-Écosse. D'Ottawa à Bagotville. De l'Opération APPOLLO à l'Opération CADENCE. Des CP-140 Aurora au C-130J Hercules. Ma carrière ne fut pas des plus tranquilles et après avoir effectué une multitude de tâches et de positions au sein de l'Aviation royale canadienne (ARC), voici les humbles leçons que j'ai apprises et que j'aimerais maintenant vous transmettre.

Prenez soin de votre personnel. Votre équipe est votre plus grand atout. Assurez-vous de leur bien-être, tant professionnel que personnel. Un personnel épanoui et motivé est véritablement la clé du succès.



3229 Boul St-Jean-Batiste
Chicoutimi, Qc
418-549-5466
adm@matelasliondor.com
Alexandre Therrien



121 Ave Dupont n
Alma, Qc
418-662-2615
info@jmbrisson.com
Luc et Marlène Brisson



585 rue Collard
Alma, Qc
418-662-3327
Frédéric Gagné



Un Mot de l'Adjudant-chef

Soyez empathiques. Comprenez les défis et les préoccupations de vos collègues. L'empathie renforce la cohésion d'équipe et crée un environnement de travail positif.

Audi alteram partem (entendre l'autre côté). Écoutez toutes les parties impliquées avant de prendre une décision. Évitez les jugements hâtifs et prenez le temps de comprendre toutes les perspectives.

Traitez toute personne avec respect, peu importe leur grade. Le respect mutuel est fondamental pour bâtir des relations de travail solides et harmonieuses. Chaque personne mérite d'être traitée avec dignité, indépendamment de son rang ou de son poste.

Leadership humaniste. Dirigez avec compassion et humanité. Un bon leader inspire confiance et loyauté en se souciant véritablement de ses subordonnés.

Je suis convaincu que mon successeur, l'adjudant-chef Hugo Prud'Homme, vous servira en tant qu'adjudant-chef d'escadre avec le plus grand professionnalisme et la compétence qu'il a acquise au fil d'une remarquable carrière.

Je quitte mes fonctions, mais la vie continue à Bagotville! Je tiens à féliciter tous les membres de la BFC Bagotville pour leur excellent travail durant le SAIB. Votre conduite a contribué à renforcer la crédibilité et l'image des Forces armées canadiennes auprès du public!

À la 2^e Escadre, les exercices et les opérations se poursuivent, notamment avec le déploiement en Lettonie de l'équipe de préparation d'aérodrome. La construction de l'installation de la 2^e Escadre dans le cadre du projet de capacité expéditionnaire de la Force aérienne (CEFA) avance bien, avec la structure maintenant sur pied. Le projet de construction d'un abri permanent de type gazebo avec la ville d'Alma en l'honneur du 100^e anniversaire de l'ARC et de nos vétérans progresse également.

Je voudrais finalement vous dire que je suis très fier des membres de la 2^e Escadre avec qui j'ai eu l'honneur de travailler durant ces trois dernières années. Votre expertise est reconnue partout où nous opérons, donc continuez votre bon travail! Je tiens également à remercier l'adjudant-chef Marc Beaumier pour son amitié et l'excellente relation que nous avons développée. Je lui souhaite une très bonne continuation lors de sa prochaine affectation.

À tous et à toutes, profitez de votre carrière, car le temps passe si vite!



Nouvelle de la deuxième Escadre

La 2e Escadre à l'avant-garde de l'aviation en Lettonie

Lieutenant Nabil Allou

Officier des affaires publiques 2e Escadre

Après avoir effectué une première reconnaissance tactique en novembre 2023, près de 40 membres de la 2^e Escadre ont été déployés en Lettonie de la fin mai au début d'août, afin d'établir la préparation de l'aérodrome dans le cadre de l'opération REASSURANCE.



Photo de groupe des membres déployés de la 2e Escadre dans le hangar qui servira à accueillir les hélicoptères CH-146 Griffon du 430e Escadron. Lettonie, 30 juin 2024. Crédit photo : Capitaine Elisabeth Desgagne.

À la suite de l'invasion illégale de l'Ukraine par la Russie et face à l'instabilité internationale croissante, l'OTAN renforça ses mesures de dissuasion. Lors du sommet de Madrid en 2022, les Alliés décidèrent conjointement d'augmenter la taille des groupements tactiques multinationaux, afin de les faire passer au niveau de brigade où et quand cela est jugé nécessaire. Tel est le cas de la Lettonie, dont l'emplacement géographique est parmi les plus stratégiques.

C'est dans ce contexte que les Forces armées canadiennes (FAC) déploient actuellement près de 1 650 membres de tous les éléments à l'appui de l'opération REASSURANCE, qui représente à l'heure actuelle la plus grande opération militaire internationale du Canada.

Alors que la présence de l'Armée y est déjà considérable, la 2e Escadre initia la contribution en Lettonie de l'Aviation royale canadienne en préparant l'aérodrome qui permettra le déploiement d'un détachement d'aviation tactique composé d'hélicoptères CH-146 Griffon.

En provenance du 430e Escadron basé à la Base des Forces canadiennes de Valcartier, quatre CH-146 Griffon seront de ce fait déployés à partir de cet été, puis des hélicoptères CH-147 Chinook suivront périodiquement au cours des prochaines années. Il s'agira de la première fois que le Canada déploie de manière soutenue des capacités d'aviation tactique en Europe depuis les opérations en Bosnie et au Kosovo à la fin des années 1990 et début des années 2000.

Nouvelle de la deuxième Escadre

Afin de permettre l'accueil de ces aéronefs, l'aérodrome a dû être « activé », tel qu'il est dit dans le langage de l'aviation militaire. Et ce fut précisément le rôle de l'escadre expéditionnaire de Bagotville. Cela inclut entre autres la sélection du site, la construction d'infrastructures spécifiques, la mise en place de systèmes de communication ainsi que le support logistique requis. Le tout se nomme la préparation d'aérodrome.

Dirigés par le lieutenant-colonel Brent Maurice, les membres déployés de la 2^e Escadre étaient répartis en cinq sections : services de communication et d'information, génie de construction, protection de la force, logistique, et opérations. Le travail de coordination aéronautique avec les Alliés et le pays hôte faisaient également partie intégrante de la mission afin de favoriser une intégration efficace des futures opérations aériennes en théâtre.

« Les membres de l'équipe ont fait preuve de professionnalisme et d'un dévouement remarquable. Nous sommes très fiers d'avoir participé à cette opération afin de préparer le terrain pour nos collègues du 430^e Escadron », indique le lieutenant-colonel Maurice, commandant de l'équipe de préparation d'aérodrome et également commandant sortant du 2^e Escadron de soutien de mission.

L'engagement de la 2^e Escadre dans la préparation de l'aérodrome en Lettonie représente une étape significative dans l'effort canadien pour renforcer la sécurité et la stabilité en Europe de l'Est. Nous souhaitons maintenant une bonne arrivée et un bon succès aux membres du 430^e Escadron tactique d'hélicoptères dans la poursuite de la mission aérienne



Le sergent Jean-François Boucher et le caporal Samuel Létourneau mesurent la résistance de mise à la terre sur la piste de l'aérodrome. Ce processus est essentiel afin de réduire les risques de choc électrique et protéger les équipements contre les surtensions. Lettonie, 25 juillet 2024. Photo crédit : Capitaine Thomas Lehnart.



PROCO

516 route 172
St-Nazaire, Qc
G0W 2V0
418-668-3371



245 rue des Huarts
Alma, Qc
G8E 2G1
418-347-3371

BIENVENUE AUX NOUVEAUX MEMBRE



MOIS	ACTIVITÉ	ENDROIT
Septembre	17 Réunion 28 Activité Social	Local Centre Léon-Juneau À être confirmé
Octobre	22 Réunion 26 Activité Social	Local Centre Léon-Juneau À être Confirmé
Novembre	10 Cérémonie du Souvenir 11 Cérémonie du Souvenir 19 Réunion	Roberval Alma Local Centre Léon-Juneau
Décembre	17 Réunion 21 Déjeuner	Local Centre Léon-Juneau A être confirmé
Janvier	18 Activité Social 21 Réunion	À être confirmé Local Centre Léon-Juneau
Février	18 Réunion	Local Centre Léon-Juneau
Mars	18 Réunion	Local Centre Léon-Juneau
Avril	22 Réunion	Local Centre Léon-Juneau
MAI	3 Activité Social 10 Revue annuel Cadets 20 Réunion 24 Déjeuner	Activité Social AEC Unité Sag/Lac Local Centre Léon-Juneau A être confirmé
JUIN	17 Réunion 22 Déjeuner	Local Centre Léon-Juneau A être confirmé



Bumper To Bumper
225, Avenue Dupont S
Alma, Qc
G8B 2T7
418-668-2243



François Emond
162, Rue J.W. Fleury
Alma, Qc
G8E 2K5
418-347-3315



Dany Fortin
310 Avenue Dupont N
Alma, Qc
G8B 5C9
418-662-4297



110 rue de La Plage
St-Gédéon, Qc
G0W 2P0
418-345-8328

LA BOUTIQUE SOUVENIR DE LA FILIALE 276

 <p>Coquelicot magnétique 5.00\$/ch</p>	 <p>Médaille de défi 20.00\$/ch</p>
 <p>Stylos avec logo de la Légion 2.50\$/ch</p>	 <p>Lanière de cou, logo de la Légion 2.50\$/ch</p>
 <p>Graine de Coquelicots 2.50\$/Ch</p>	 <p>Casquette grise : 15.95\$</p>
 <p>Couverture de la Légion : 17.95\$</p>	 <p>Port folio : 19.95\$</p>
 <p>Autocollant vinyle : 5.00\$</p>	 <p>Épinglette supportons nos troupes : 2.95\$</p>



RÉUNION ET ACTIVITÉ À VENIR:



Alexis Brunelle-Duceppe
Député de Lac-Saint-Jean

Tél.: 418 669-0013
Alexis.Brunelle-Duceppe@parl.gc.ca



ASSEMBLÉE NATIONALE
DU QUÉBEC



Eric Girard
Député de Lac-Saint-Jean



Pharmacie Louis-Charles St-Pierre et
Jean-Nicolas Boivin
933 Ave Dupont Sud
Alma,
Qc
418-662-5342



**Gastronomie
Plus
Traiteur**
418 668-1236



809 rue Harvey
Alma, Qc
418-662-6795

Réfrigération



418-668-5558



418-662-0302

ESSENCE+

1095 Avenue Dupont s

Alma, Qc

G8B 2V6

Marie Thérèse Dumont

Rabais pour les militaires le vendredi



Votre comité de la Filial 276 Lt/Col André-Bouchard

Président : Cde Mario Fortin CD

Officier d'entraide

Éducation à la jeunesse

1er Vice-Président : Cde Serge Briand CD

2e Vice-Président : Cde Jocelyn Simard CD

Comité Sport et Loisir

Secrétaire : Cde Renée Gauthier

Trésorière : Cde Chantale Lavoie

Sergent-d'armes : Cde Julien Tremblay

Affaire Publique : Cde Guy Desrosiers CD

Coquelicot

Adhésion

Affaire Publique

Comité de sport et loisir :

Cde Pierre Nadeau CD

Pour nous joindre :

En tout temps Guy Desrosiers 418-720-2439

gdesrosiers1332@gmail.com

Mario Fortin 418-487-5872

jgmfortin@hotmail.com

Date de tombé 15 du mois

Local de la Filiale 1640 Ave Hamilton Alma G8B 4Z1 Salle des Citoyens

Édition, Création et Mise en page

Guy Desrosiers

418-720-2439



Marché Métro Alma et Delisle
370 rue Bégin et Avenue Dupont n
Alma, Qc