

# Opérations du CC177 en Afghanistan

Par le Capitaine Simon Potvin



Plus de 2 ans se sont écoulés depuis l'arrivée du premier CC177 Globemaster, le C17, au sein de la Force aérienne du Canada. Depuis, l'escadron de transport tactique 429 basé à Trenton en Ontario a le rôle d'opérer ce mastodonte des airs. L'incroyable capacité opérationnelle de l'avion en a fait le choix idéal pour de multiples opérations qui servent les intérêts du Canada, peu importe l'endroit dans le monde. Un des principaux rôles de la flotte de 4 appareils est de supporter la mission canadienne qui se déroule présentement en Afghanistan. En raison de sa taille, le C17 étonne, émerveille, impressionne, mais il ne faut pas oublier l'équipe qui est en partie responsable de ses succès. Les pilotes, chefs de section fret et techniciens de l'escadron occupent tous un rôle majeur dans l'accomplissement des missions de support à la mission canadienne en sol afghan.

## L'avion et son équipage

Le C17 peut emporter à son bord une charge maximale d'environ 77 tonnes (approximativement 165,000 lb). Régulièrement sur chaque vol, plus de 55 tonnes de fret transitent entre le Canada et l'Afghanistan. À une vitesse de croisière de plus de 800 km/h, le C17 est capable de rester en vol jusqu'à 12 heures sans ravitaillement. Le plus long vol qu'effectueront les membres de l'équipage au cours d'une mission nécessitera environ 9 heures. Le vol sera effectué d'une base de transit en Europe via une route transatlantique ayant comme destination la base de Trenton en Ontario.

Bien que l'avion ait été conçu pour être opéré par 3 membres d'équipage (2 pilotes et 1 chef de section fret), l'équipage courant affecté aux

missions de soutien de la Force internationale d'assistance et de sécurité en Afghanistan (FIASA) est habituellement de 3 pilotes, 2 chefs de section fret communément appelé dans le jargon militaire « load master » ou arrimeurs et de 2 techniciens. Cette configuration de l'équipage permet à la fois d'enrichir l'expérience de chaque membre et d'assurer une adaptabilité sans limites aux différentes situations qui peuvent se présenter tout au long d'une mission.

## Fret, marchandises et transport de passagers en Afghanistan

La grosseur de la section fret du C17 et sa grande adaptabilité en font le mode de transport privilégié pour acheminer le matériel destiné à supporter la mission canadienne en Afghanistan. Géographiquement, le territoire afghan ne partage aucune de ses frontières avec un plan d'eau qui permettrait de transporter les biens destinés à soutenir la mission par bateau. C'est pourquoi le support par la voie des airs est la méthode la plus sûre et privilégiée pour soutenir les opérations. On utilise le C17 pour le transport de tout type de matériel tel que véhicule roulant, équipements de logistiques et transport de matières dangereuses.

Une autre tâche importante affectée au C17 est le transport des membres lors de rotation des unités affectées à la province de Kandahar. Cette mission se déroule généralement tous les 6 mois et dure de 7 à 8 semaines. Durant cette période, l'avion sera utilisé pour faire la transition du personnel sortant et du personnel nouvellement affecté à la Force internationale d'assistance et de sécurité en Afghanistan. Généralement, 2 équipages complets seront affectés à cette tâche. Le premier mois, un équipage exécutera l'ensemble des vols pour ensuite être relevé



par l'autre équipage pour la seconde partie de la rotation du personnel de la Force terrestre. Afin d'assurer l'entretien au sol de l'avion, un détachement de techniciens de l'escadron 429 accompagnera également l'équipage.

## Planification et déroulement des missions de soutien logistique à la FIAS

En moyenne, une mission de soutien logistique aux opérations en Afghanistan dure en 7 jours. On peut diviser chaque mission en 3 volets, le premier étant stratégique, le second tactique et le troisième à nouveau, stratégique.

Le premier volet comporte deux trajets qui consistent à pré-positionner l'avion. Le premier jour, l'équipage et son avion voleront à destination d'une base de transit en Europe. Le second jour, ils entameront un vol vers une destination située dans la région du sud-ouest asiatique.

Le second volet consiste en la portion tactique : principal objectif de la mission. C'est lors de cette seconde phase que la cargaison est livrée en sol afghan. Cette partie de la mission a comme destination la base aérienne de Kandahar, principale porte d'entrée du pays pour la majorité des nations en opération en Afghanistan. Une fois la cargaison livrée, l'avion repart aussitôt en direction opposée pour effectuer le long trajet de retour vers sa base d'appartenance. Une fois sa cargaison initiale livrée à Kandahar, l'espace libéré sera utilisé à nouveau pour recevoir une autre cargaison destinée à retourner au Canada. De cette façon, on maximise l'utilisation de la section fret et on assure une utilisation efficace de l'appareil tout au long de sa mission.

Le troisième volet inclut le trajet de retour à la base de Trenton, une fois le principal objectif complété. Cette troisième partie sera également effectuée sur 2 jours. Elle nécessitera un vol en direction de l'Europe imposant un arrêt à une base de transit. Le lendemain, l'équipage effectuera le dernier trajet à destination du Canada.

## Point de vue du pilote

De nos jours, les missions destinées à supporter la mission canadienne en Afghanistan pourraient être considérées comme routinières par les équipages du C17. La destination, l'objectif ainsi que les bases transitoires utilisées durant le trajet d'aller et de retour demeurent pratiquement toujours les mêmes. En fait, c'est bien tout ce qu'il y a de routinier dans l'accomplissement de ce genre de mission.

Pour être efficace et accomplir les objectifs de la mission en toute sécurité, le niveau d'entraînement et de connaissances requis demeure très élevé. L'environnement dans lequel l'équipage opère le C17 est en constante évolution. Cela nécessite de la part des pilotes de continuellement parfaire leurs connaissances de l'avion, des règles de vol en espace aérien conventionnel et tactique. C'est un défi toujours présent auquel font face les équipages du C17.

Au début de chaque mission, la planification des routes de vol pour se rendre de l'autre côté du globe peut s'avérer un casse-tête et devenir une tâche frustrante pour les pilotes. Il est important de faire le choix de la route aérienne la plus efficace possible tout en respectant les différentes autorisations diplomatiques. Deux facteurs peuvent venir compliquer la planification de la mission : la nature du fret transporté à bord et le fait que le C17 soit un avion militaire. Certains pays n'acceptent pas d'être survolés par des avions militaires autres que les leurs. De plus, certains d'entre eux sont prêts à refuser l'accès à leur espace aérien selon la nature du fret transporté à bord de l'avion. Conséquemment, la route la plus efficace n'est plus une route directe entre le point de départ et la destination, mais bien une route qui correspondra aux différents espaces aériens qu'il nous est permis de survoler.

Les règles de vol international sont toujours en constante évolution pour s'ajuster à la présence sans cesse grandissante d'avions commerciaux dans les différents espaces aériens du globe. De nouveaux systèmes, de nouvelles procédures font leur apparition chaque année afin d'accepter cette augmentation du trafic



Photo : Sgt Roxanne Clowe



aérien. Il incombe aux pilotes d'apprendre ces nouvelles procédures et de les appliquer à la lettre sans quoi la sécurité en vol pourrait être compromise. La quantité et le niveau de connaissance des équipages sont en constante progression de nos jours. C'est pourquoi il est important de rester à l'affût de tout changement des règles et procédures. Il en va de la sécurité de l'avion et de son équipage, mais également de l'atteinte des objectifs de la mission sans avoir à faire face aux violations des règles de vol et à mettre sa propre vie et celle des autres en danger.

Le trafic aérien en théâtre opérationnel afghan n'a cessé de croître depuis le début de la mission en 2001. Les règles de l'espace aérien opérationnel tactique ont dû constamment être adaptées relativement à cette augmentation du nombre d'avions. Cela représente un défi de taille aux membres d'équipage afin d'adapter constamment leur tactique par rapport à ces changements. Ils doivent non seulement souscrire à ses règles, mais en même temps minimiser les risques auxquels ils font face à chaque fois qu'ils volent en théâtre opérationnel.

Le sol à l'aéroport de Kandahar est très congestionné dû au grand nombre de pays en opération pour la FIAS. Pour accepter le nombre sans cesse grandissant d'avions, le temps alloué à chaque appareil pour atterrir est limité. L'équipage du C17 se voit attribué une fenêtre d'opération à chaque mission qu'elle doit respecter à tout prix, sous peine de se voir refuser le droit d'atterrissage en sol Afghan. Un autre défi auquel doivent faire face les chefs de section fret, responsables du fret à bord de l'avion, est le temps alloué aux opérations de transbordement au sol. Non seulement ils doivent s'assurer de la bonne marche des opérations, mais également assurer une bonne coordination lors du déchargement du fret avec les équipes au sol.

Tout cela devant être complété à l'intérieur du temps alloué.

## Un défi pour la condition physique

Traverser de nombreux fuseaux horaires en peu de temps est un autre défi à considérer lors des missions de soutien. Un vol en partance de Trenton à destination de l'Afghanistan va traverser 9 fuseaux horaires à l'aller seulement, et ce, en l'espace de 2 jours. Il est très difficile de s'adapter physiquement à ces changements. C'est pourquoi il est essentiel d'être vigilant quant à sa condition physique et mentale, et faire preuve de

sagesse en utilisant les couchettes à bord de l'avion pour prendre un peu de repos. La fatigue autant physique que mentale est sournoise et peut être responsable d'accidents graves comme nous le rappelle souvent le monde de l'aviation. Fréquemment, les membres d'équipage ressentiront les effets du décalage horaire plusieurs jours après le retour à la maison.

En conclusion, chaque membre de l'équipage a donc non seulement la responsabilité d'exécuter son rôle à la perfection, mais doit également supporter et aider ses coéquipiers tout au long de la mission.

## Conclusion

Malgré la routine imposée et les nombreux défis auxquels les membres d'équipage doivent faire face, la vie dans les airs à bord du C17 offre l'occasion de créer des liens inséparables et un esprit d'équipe qui rend chaque mission unique. À la fin de chaque mission,

le sentiment d'accomplissement est valorisant. Supporter nos troupes en théâtre d'opérations, montrer nos couleurs de par le monde donne une sensation... indescriptible! ■

Capitaine Simon Potvin est né à Québec en 1973. Après avoir piloté des avions commerciaux pendant plusieurs années, il s'est enrôlé dans les Forces canadiennes en 2004. En 2007, il obtient son diplôme de pilotage d'appareils multimoteurs à Portage au Manitoba, pour ensuite se joindre directement au 429<sup>e</sup> Escadron de la 8<sup>e</sup> Escadre de Trenton en tant que pilote du CC177.

