

Portrait :

SYLVAIN BÉLANGER

10.000 heures de vol militaires !

Par Pierre Gillard

À la une, à la deux et à la trois ! Et voilà le major Sylvain Bélanger proprement lancé à l'eau par ses collègues de l'Escadron 438 dans une petite piscine gonflable au cours d'une cérémonie informelle tenue le long du hangar de la base militaire de Saint-Hubert le 12 mai 2016. Le motif de cette baignade impromptue : 10.000 heures de vol accomplies par le major au sein de l'Aviation royale canadienne, un événement pour le moins inhabituel au sein des Forces armées.

À l'origine, Sylvain Bélanger est un petit gars de la Côte Nord, des Grandes Bergeronnes, plus précisément. À l'âge de 9 ans, avec sa famille, il déménage à Sainte-Foy où il passe le reste de sa jeunesse. Ayant développé le goût de l'aviation, après avoir terminé le CEGEP en sciences humaines, il tente sa chance au CQFA à Chicoutimi, mais, même si son profil est jugé bon, il n'est pas accepté car, au contraire d'autres postulants, il ne possède pas de connaissances ou d'expérience



en aéronautique. Il entreprend, dès lors, sa formation par la filière privée à l'école de pilotage « Tapis Rouge » établie à l'aéroport de Québec. À la fin des années 1970, il obtient sa licence commerciale, mais ne trouve pas d'emploi car il n'a pas assez d'heures de vol à son actif. On lui propose de devenir instructeur, mais il ne dispose pas des 5000 dollars nécessaires à l'obtention de la qualification requise.



Par coïncidence, le 28 avril 2016, une photo a été prise au cours du vol où le major Bélanger, à gauche, a franchi le cap des 10.000 heures au-dessus des Rocheuses, dans les environs de Castlegar en Colombie Britannique. On reconnaît, à droite, le lieutenant-colonel Gilbert McCauley, Commandant de l'Escadron 438 (collection Major Sylvain Bélanger).

Au cours de l'été 1980, il s'enrôle au sein des Forces armées avec la ferme intention de devenir pilote militaire. À l'époque, il suffisait d'avoir un secondaire 5 avec de bonnes notes et le tour était joué. « Dans la famille, je suis le premier à entrer dans les Forces canadiennes et c'était vraiment quelque chose que je sentais » raconte-t-il. À compter du 18 septembre 1980, affecté à un peloton francophone, il effectue son instruction militaire de base durant trois mois à Chilliwack en Colombie-Britannique. Avant de débiter ses cours de pilotage, en janvier 1981, il est envoyé à l'École des langues à Saint-Jean au Québec où, pendant cinq mois, il apprend l'anglais afin d'acquérir les compétences linguistiques nécessaires.

DATE							AIRCRAFT - AERONEF		PILOT OR 1ST PILOT		2ND PILOT OR STUDENT		MISSION									
DAY	MONTH	YEAR	TYPE	A/C NO MATRICULE	PILOTE	COPILOTE OU ELEVE	TOTALS BROUGHT FORWARD TOTALS REPORTEES															
DAY	MONTH	YEAR					(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)		
27	AVR	2016	CH146	446	SELF	G. McCAULEY																
27	AVR	2016	CH146	446	SELF	G. McCAULEY																
27	AVR	2016	CH146	446	SELF	G. McCAULEY																
28	AVR	2016	CH146	446	SELF	G. McCAULEY																
28	AVR	2016	CH146	446	SELF	G. McCAULEY																
28	AVR	2016	CH146	446	SELF	G. McCAULEY																
28	AVR	2016	CH146	446	SELF	G. McCAULEY																
28	AVR	2016	CH146	446	SELF	G. McCAULEY																
Sommaire pour: AVRIL							Jan	Nov	Total	Total	AVN	TRD	TRD	SEMESTRIEL								
Mars							30.6	0	30.6	1.5	0	0	0	33.5								
Semestriel							30.5	5.3	44.8	2.7	3.3	3.3	0	5.3								
Année							30.5	5.3	44.8	2.7	3.3	3.3	0	5.3								
Total CH 146							4089.7	817.9	4906.6					10.000 heures de vol qu'on a dépassés de belle façon								
20 JUIN 2016																						
25 MAI 2016							CH146	446	SELF	S. ST-ONGE	CHYB-CHYK	FISTR LOCAL										
26 MAI 2016							CH146	446	SELF	S. ST-ONGE	CHYU-CHOUU-CHYU	2.2										
30 MAI 2016							CH146	446	SELF	M. GATÉ	CHYU-LOUQUE-PRINTE-CHYU	2.0										
30 MAI 2016							CH146	446	SELF	M. GATÉ	CHYU-LOUQUE-PRINTE-CHYU	0.6										
Sommaire pour: MAI							Jan	Nov	Total	Total	AVN	TRD	TRD	SEMESTRIEL								
Mars							4.8	0	4.8	0.3	0	0	0	44.3								
Semestriel							44.3	5.3	49.6	3.0	3.3	3.3	0	5.3								
Année							44.3	5.3	49.6	3.0	3.3	3.3	0	5.3								
Total CH 146							4105.5	817.9	4923.4					10.005.5								
20 JUIN 2016																						
GRAND TOTAL (COLS (1) TO (10))							TOTALS CARRIED FORWARD TOTALS A REPORTER															
TOTAL GÉNÉRAL (COLONNES (1) À (10))																						

La page du carnet de vol du major Sylvain Bélanger indiquant le franchissement du cap des 10.000 heures de vol (Pierre Gillard).

À l'automne 1981, les vraies choses commencent à Manitoba ! À Portage-la-Prairie, il suit la formation de base sur Beechcraft CT-134 Musketeer. Puis, à Moose Jaw en Saskatchewan, il effectue un entraînement à la survie qui est suivi par la formation avancée sur Canadair CT-114 Tutor, le tout pour une durée de neuf mois. Puis, n'étant pas trop attiré par les jets, il opte pour les hélicoptères pour lesquels il y a une grosse demande à l'époque. « J'y ai été par curiosité, sans trop savoir, mais ça n'a pas pris de temps que j'étais venu à l'hélico ! » déclare-t-il enthousiaste. En février 1983, après avoir réussi sa conversion sur voilures tournantes sur Bell CH-139 Jet Ranger à Portage-la-Prairie, il est opérationnel et, au début du mois de mars 1983, il reçoit sa première affectation en qualité de pilote de Bell CH-136 Kiowa à l'Escadron 430 de Valcartier au Québec. D'avril à juillet de la même année, il suit un cours de spécialité « Air OP et reconnaissance » au cours duquel il

apprend à travailler avec l'artillerie et les blindés Lynx. Toujours en 1983, il se marie et sera l'officier des normes du 430 jusqu'en 1986.

À partir de juillet 1986, il est affecté au 444^e Escadron basé à Lahr en Allemagne où il continue à voler sur le Kiowa. « La game était sérieuse, car c'était la Guerre froide », raconte le pilote. « C'est là que j'ai appris à travailler en collaboration avec les autres pays de l'OTAN. Les exercices d'automne se déroulaient le long des frontières du Bloc de l'Est. On prenait la raison de notre présence en Europe ! » Parmi les meilleurs souvenirs de cette époque, Sylvain Bélanger se souvient de vols en montagne qu'à Saillagouse dans les Pyrénées orientales en France. Lors d'un déploiement en Italie, il a eu l'occasion de survoler Rome alors que le contrôleur du trafic aérien faisait également office de guide touristique ! Dans la foulée, il poursuit : « j'ai toujours été heureux là-bas. On

effectuait plus de 400 heures de vol par an. Ce fut un beau tour ». Pour les missions, le pilote part souvent accompagné par un autre militaire qui n'est pas un aviateur. À bord, ils se partagent la tâche, notamment la gestion des quatre radios équipant l'hélicoptère. Il faut aussi voler de nuit ainsi qu'atterrir à des endroits inconnus et non préparés, le tout en observant un silence radio total. Le summum, donc, côté opérationnel.

En 1990, il est transféré comme instructeur sur Kiowa à l'Escadron 403 de Gagetown au Nouveau-Brunswick. C'est l'époque de l'introduction des jumelles à vision nocturne (JVN-MVG) et il est un des premiers pilotes de CH-136 à voler avec ce nouvel équipement. Il est également en charge de monter les formations à leur sujet et effectue du vol de nuit tactique. À Saint-Hubert, il devient, ensuite, l'officier des normes pour le Kiowa au sein du 10^e Groupe d'aviation tactique (devenu la 1^{ère} Escadron par la suite) où il révisé

les guides des manœuvres, les ordres tout en effectuant des vols de vérification pour tous les officiers des normes des autres unités, ce qui nécessite de nombreux déplacements dans tout le pays.

En 1996, le Bell CH-146 Griffon arrive dans les unités. Sylvain Bélanger est alors affecté à l'Escadron 438 de Saint-Hubert au Québec où il effectue sa conversion sur ce nouvel hélicoptère bimoteur. Deux ans plus tard, il devient instructeur sur Griffon, puis, de janvier à août 1999, il est expédié en Bosnie-Herzégovine où un contingent de militaires Canadiens est présent dans le cadre de la SFOR. À cette époque, le pays est stable et il effectue de nombreuses missions à caractère utilitaire ainsi que des reconnaissances de nuit. Le principal danger consiste, finalement, en la présence éventuelle de mines sur les zones de posé.

En 2001, il est promu major et est transféré comme chef d'escadrille de vol (*Flight Commander*) à l'Escadron 430. D'avril à septembre 2002, il retourne en Bosnie-Herzégovine pour un second tour. Le 7 octobre 2003, il quitte « la régulière » pour être incorporé, le lendemain, dans la réserve au sein de l'escadron 438 ! Ce faisant, il redevient capitaine pour la simple raison qu'il n'y a pas de place disponible pour un major. Il retrouvera, toutefois, ce grade en 2008. Il est alors en charge des opérations de vol et, à ce titre, effectue une grande variété de missions notamment dans le Grand Nord ainsi que dans le nord du Québec. « *J'adore me rendre là-bas pour quelques semaines,*

ce qui me permet de me rappeler l'immensité de notre pays » déclare-t-il. C'est vrai que la distance séparant Saint-Hubert d'Alert est la même que pour se rendre en Colombie ! De mars à juillet 2004, il participe à la mission Op HALO au profit des Nations Unies en Haïti qui vise à stabiliser le pays. Si les conditions sur place sont assez difficiles pour le pilote en ce qui concerne le confort, le vol de retour compense pour les quelques désagréments vécus sur place. En effet, il effectue le convoyage de l'un des six Griffon déployés en Haïti en transitant par les Bahamas et la Floride. En 2010, il passe également presque deux mois à Whistler en Colombie-Britannique à l'occasion de la mission Podium consistant à fournir un appui lors des Jeux olympiques d'hiver de Vancouver. En 2013, il retourne dans « la régulière » tout en demeurant affecté à l'Escadron 438 des « Wildcats ».

Le 28 avril 2016, à bord du Griffon 146446, il survole la région de Castlegar en Colombie-Britannique. Il achemine

cet hélicoptère en vue de sa maintenance à Kellowna en compagnie du lieutenant-colonel Gilbert McCauley. C'est à ce moment qu'il franchit le cap des 10.000 heures de vol. Ce n'est que plus tard, en complétant son carnet de vol, qu'il s'en rendra compte !

« *De toute ma carrière, je n'ai jamais cessé de voler si ce n'est durant six mois lors d'un cours effectué à Kingston »* déclare le pilote. Et force est de constater, à la lecture de ce qui précède, que la carrière du major Sylvain Bélanger est loin d'être banale. Qui plus est, la relève est assurée car son fils, Marc-Olivier, est actuellement technicien en avionique AVS à l'Escadron 430 et travaille donc également sur le Griffon. Le rêve du père serait maintenant d'effectuer une mission conjointe avec son fils sur cet hélicoptère. Espérons que ce vœu pourra se réaliser prochainement !

L'auteur tient à remercier le Lieutenant-Colonel Gilbert McCauley, le Lieutenant-Colonel Martin Pesant, le Lieutenant Guy Bernard et, bien entendu, le Major Sylvain Bélanger pour leur participation à la réalisation de ce portrait.



Le major Sylvain Bélanger n'échappe pas à la tradition; le 12 mai 2016, ses collègues et amis de l'Escadron 438 «Wildcats» lui font prendre un bain forcé pour commémorer ses 10.000 heures de vol militaires (Caporal Marie Dumas).