



GUIDE to the Aircraft of the Heritage Air Park

Canadair CL-28 Argus: 1957–1981



The Canadair Argus is a hybrid aircraft that took the wings, tail, and undercarriage of the British Bristol Britannia airliner, married them to a new Canadian-designed unpressurized fuselage, and powered it with American Wright engines. The Argus is the only maritime patrol aircraft designed and built in Canada to meet unique Canadian requirements and was considered the best in this role among the NATO allies during the late 1950s and early 1960s.

The Argus' exceptional range and endurance far exceeded any other NATO aircraft, capable of remaining in the air for over 26 hours without refueling. Of note, the record is just over 31 hours, traveling 7,354km without a fuel stop.

Here in Comox, 407 Squadron was late receiving the Argus. While its sister squadrons, 404, 405, and 415, started operating it earlier, 407 was equipped with the Argus in 1968.

Le Canadair Argus est un avion hybride qui a pris les ailes, la queue et le train d'atterrissage de l'avion de ligne britannique Bristol Britannia, les a mariés à un nouveau fuselage non pressurisé de conception canadienne et est propulsé par des moteurs américains Wright. L'Argus est le seul avion de patrouille maritime conçu et construit au Canada pour répondre aux exigences canadiennes uniques. Il était considéré comme le meilleur dans ce rôle par les alliés de l'OTAN à la fin des années 1950 et au début des années 1960.

La portée et l'endurance exceptionnelles de l'Argus dépassaient de loin tout autre avion de l'OTAN, il pouvait rester dans les airs pendant plus de 26 heures sans ravitaillement. À noter que le record est d'un peu plus de 31 heures, parcourant 7,354 km sans faire le plein de carburant.

Ici, à Comox, le 407e Escadron a été le dernier à recevoir l'Argus. Alors que ses Escadrons frères, les 404, 405 et 415, ont commencé à l'exploiter plus tôt, le 407 a été équipé de l'Argus en 1968.

SPECIFICATIONS:

Role: Anti-Submarine Warfare and Maritime Patrol

Powerplant: 4 x Wright R3350 TC18EA1 Turbo-Compound engines with 3700hp each

Speed: 463 km/h (288 mph)

Ceiling: 7,376m (24,200 ft)

Range: 6,436km (4,000 miles)

Crew: Fifteen (3 x Pilots, 2 x Flight Engineers,

3 x Navigators, 7 x Radio & Sensor Operators). Due to long patrols, the crew would rotate on and off duty.

Armament: 2 x bomb bays carrying torpedoes, bombs, and depth charges to a maximum payload of 3,629 kgs (8,000 lbs). Sonobuoy dispenser

SPÉCIFICATIONS:

Rôle : Guerre anti-sous-marine et patrouille maritime

Groupe motopropulseur : 4 moteurs Wright R3350 TC18EA1 Turbo-Compound de 3,700 ch chacun

Vitesse : 463 km/h (288 mph)

Plafond : 7,376 m (24,200 pi)

Autonomie : 6,436 km (4,000 milles)

Équipage : Quinze (3 pilotes, 2 mécaniciens de vol,

3 navigateurs, 7 opérateurs de radio et de capteurs). En raison des longues patrouilles, l'équipage faisait des rotations de quart de travail.

Armement : 2 baies à bombes transportant des torpilles, des bombes et des grenades sous-marines jusqu'à une charge utile maximale de 3,629 kg (8,000 lb). Distributeur de bouées acoustiques



A Mark II Argus (20723) on maritime patrol visually identifies a Canadian Oberon-class diesel electric submarine. Note the smaller nose radome of the Mark II.

Lockheed CP-140 Aurora: 1980–Present



The Lockheed CP-140 Aurora is a four-engine, long-range patrol aircraft, which is an advanced variant of the Lockheed P-3 Orion. As a replacement for the CP-107 Argus, it is used for several roles including anti-submarine warfare operations, maritime surveillance patrol, tracking the source of pollution violations, and search and rescue missions. The CP-140 is Canada's only strategic Intelligence, Surveillance and Reconnaissance (ISR) aircraft, conducting these missions over both land and water. It is routinely used in support of NATO, NORAD, and UN operations.

The Aurora entered service in 1980 and is flown by 404, 405, 407, and 415 Squadrons.

Le Lockheed CP-140 Aurora est un avion de patrouille quadrimoteur à long rayon d'action, qui est une variante avancée du Lockheed P-3 Orion. En tant que remplacement du CP-107 Argus, il est utilisé dans plusieurs rôles, notamment dans les opérations de guerre anti-sous-marine, pour les patrouilles de surveillance maritime, pour le suivi de la source des violations de la pollution et aussi dans les missions de recherche et de sauvetage. Le CP-140 est le seul aéronef stratégique de renseignement, de surveillance et de reconnaissance (ISR) du Canada, effectuant ces missions au-dessus de la terre et de l'eau. Il est couramment utilisé pour soutenir les opérations de l'OTAN, du NORAD et de l'ONU.

L'Aurora est entré en service en 1980 et est utilisé par les Escadrons 404, 405, 407 et 415.

SPECIFICATIONS:

Role: Anti-Submarine Warfare and Long-Range Patrol

Powerplant: 4 x Allison T-56-A14 turboprop engines with 4,600hp each

Speed: 750 km/h (466 mph)

Ceiling: 10,668m (35,000 ft)

Range: 7,400km (4,598 miles)

Crew: Eleven (2 x Pilots, 4 x Navigators, 1 x Flight Engineer, 4 x Airborne Electronic Sensor Operators)

Armament: Torpedoes and depth charges carried in bomb bay to a maximum payload of 2,180 kg (4,800 lbs). Sonobuoy dispenser. Can be modified to carry anti-shiping missiles

SPÉCIFICATIONS:

Rôle : Guerre anti-sous-marine et patrouille de longue distance.

Groupe motopropulseur : 4 turbopropulseurs Allison T-56-A14 de 4,600 cv chacun

Vitesse : 750 km/h (466 mph)

Plafond : 10,668 m (35,000 pi)

Autonomie : 7,400 km (4,598 milles)

Équipage : Onze (2 pilotes, 4 navigateurs, 1 mécanicien de vol, 4 opérateurs de capteurs électroniques aéroportés)

Armement : Torpilles et grenades sous-marines transportées dans la soute à armements jusqu'à une charge utile maximale de 2,180 kg (4,800 lb) Distributeur de bouées acoustiques. Peut être modifié pour transporter des missiles anti-navires



140107, a 405 Squadron Aurora from Greenwood, Nova Scotia, displaying the original paint scheme. Protruding from the tail is the MAD Boom, a Magnetic Anomaly Detector which detects the magnetic field surrounding a steel submarine.

de Havilland DHC-5 Buffalo: 1967–2022



The Buffalo came into being during the early 1960s as de Havilland Canada's bid to meet US Army requirements for an aircraft with the capability for short take-off & landing (STOL) and carry the same payload as the CH-47 Chinook helicopter. De Havilland won the competition and delivered four test aircraft, but no further orders followed despite highly successful combat trials in Vietnam.

Entering service with the RCAF, the Buffalo was first used for its intended purpose as a tactical transport, but was almost immediately displaced by the larger CC-130 Hercules. While a few Buffalo were kept on United Nations peacekeeping missions throughout the 1970s, the remaining aircraft were repurposed for the role in which they became best known: Search & Rescue. The Buffalo, bringing SAR Technicians and emergency supplies, was a welcome sight for those in peril. Many owe their lives to these iconic aircraft and their crews.

The Buffalo was flown by 413, 424, and 442 Squadrons. When the former two converted to the Hercules during the 1990s, 442 retained the Buffalo for its ideal capability to operate in the challenging mountainous regions of British Columbia.

Le Buffalo a vu le jour au début des années 1960 dans le cadre de la tentative de De Havilland Canada de répondre aux exigences de l'Armée Américaine désirant un avion capable de décollage et d'atterrissage court (STOL) et pouvant transporter la même charge utile que l'hélicoptère CH-47 Chinook. De Havilland a remporté le concours et a livré quatre avions d'essai, mais aucune autre commande n'a suivi malgré des essais de combat très réussis au Vietnam.

Entré en service avec l'ARC, le Buffalo a d'abord été utilisé conformément à sa conception, en tant que transporteur tactique, mais a été presque immédiatement remplacé par un plus gros aéronef, le CC-130 Hercules. Alors que quelques Buffalo ont été utilisés dans des missions de maintien de la paix avec les Nations Unies tout au long des années 1970, les avions restants ont été réaffectés au rôle dans lequel ils sont devenus les plus connus : la Recherche et le Sauvetage. Le Buffalo, transportant des techniciens SAR et des fournitures d'urgence, était toujours le bienvenu pour les personnes en péril. Beaucoup doivent leur vie à ces avions emblématiques ainsi qu'à leurs équipages.

Le Buffalo a été utilisé par les Escadrons 413, 424 et 442. Alors que les deux premiers se sont convertis au Hercules dans les années 1990, le 442 a continué avec le Buffalo pour sa capacité idéale à opérer dans les régions montagneuses et difficiles de la Colombie-Britannique.

SPECIFICATIONS:

Role: Transport, Search & Rescue

Powerplant: 2 x General Electric CT64-820-3 turboprop engines with 3,060hp each.

Speed: 420 km/h (261 mph)

Ceiling: 9,144m (30,000 ft)

Range: 2,240km (1,392 miles)

Crew: Six (2 x Pilots, 1 x Navigator, 1 x Flight Engineer, 2 x SAR Technicians)

SPÉCIFICATIONS:

Rôle: Transport, Recherche et Sauvetage

Groupe motopropulseur: 2 turbopropulseurs General Electric CT64-820-3 de 3,060 cv chacun.

Vitesse: 420 km/h (261 mph)

Plafond: 9,144 m (30,000 pi)

Autonomie: 2,240 km (1,392 milles)

Équipage: Six (2 x pilotes, 1 x navigateur, 1 x mécanicien de bord, 2 x techniciens SAR) Techs)



Buffalo 9453 in its tactical camouflage scheme. While working with the Canadian Army, the Buffalo could carry 41 troops or 35 paratroops, or, as an ambulance, 24 stretchers and six sitting cases. It was also capable of carrying a howitzer and a ¾ ton truck.

Avro Canada CF-100 Canuck Mk5 (100790): 1951–1981



The CF-100 was Canada's frontline fighter-interceptor throughout the 1950s, protecting the skies over North America and Europe against Soviet aggression.

With its high operational ceiling and rate of climb, state-of-the-art fire control system, and all-weather day & night capabilities, it was the best interceptor in both the NORAD and NATO arsenals. The Canuck is also a milestone achievement in Canadian aviation history; being the only combat aircraft ever designed, developed, and mass produced entirely in Canada.

With the rapid advancement of air combat technology, the CF-100 was obsolete after less than a decade in service. As its career as a fighter came to an end in the early 1960s, the Canuck took on a new role in training, combat support, and electronic warfare until being retired.

CF-100s were flown by thirteen RCAF squadrons, including 409 Squadron in Comox from 1954 to 1962.

Belgium is the only other country to equip its air force with the CF-100, being chosen over its competitors from the United States, Britain, France, and Sweden.

Le CF-100 a été le chasseur-intercepteur de première ligne du Canada tout au long des années 1950, protégeant le ciel de l'Amérique du Nord et de l'Europe contre l'agression soviétique.

Avec son plafond opérationnel et sa vitesse de montée élevés, son système de contrôle de tir de pointe et ses capacités opérationnel de jour comme de nuit en toutes intempéries, il s'agissait du meilleur intercepteur des arsenaux du NORAD et de l'OTAN. Le Canuck constitue également une réalisation marquante de l'histoire de l'aviation canadienne; étant le seul avion de combat jamais conçu, développé et produit en série entièrement au Canada.

Avec les progrès rapides de la technologie du combat aérien, le CF-100 est devenu obsolète après moins d'une décennie en service. Alors que sa carrière de combattant prenait fin au début des années 1960, le Canuck assumait un nouveau rôle dans l'entraînement, l'appui au combat et la guerre électronique jusqu'à qu'il soit remplacé.

Les CF-100 ont été utilisés par treize escadrons de l'ARC, dont le 409e Escadron à Comox de 1954 à 1962.

La Belgique est le seul autre pays à avoir équipé ses forces aériennes du CF-100, devançant les entreprises concurrentes des États-Unis, de la Grande-Bretagne, de la France et de la Suède.

SPECIFICATIONS:

Role: All-weather fighter-interceptor

Powerplant: 2 x Avro Canada Orenda 11 gas turbine engines with 7,275 lb each.

Speed: 945 km/h (587 mph)

Ceiling: 13,716m (45,000 ft)

Range: 3,219km (2000 miles)

Crew: Two (1 x Pilot, 1 x Navigator)

Armament: 58 x 2.75 inch rockets. Earlier versions

were armed with 8 x .50cal machine guns, but these were removed in exchange for better handling and higher operational ceiling.

SPÉCIFICATIONS:

Rôle: chasseur-intercepteur toutes intempéries

Groupe motopropulseur: 2 moteurs à turbine à gaz Avro Canada Orenda 11 de 7,275 N chacun.

Vitesse: 945 km/h (587 mph)

Plafond: 13,716 m (45,000 pi)

Autonomie: 3,219 km (2,000 milles)

Équipage: deux (1 x pilote, 1 x navigateur)

Armement: 58 roquettes de 70mm insérées dans un module au bout de chaque aile. Les versions antérieures étaient armées de 8 mitrailleuses de calibre .50, mais celles-ci ont été remplacées pour une meilleure maniabilité et d'un plafond opérationnel plus élevé.



A flight of 445 Sqn, Mark 3 Canucks, 18138 has tip tanks whereas the other two (18146 and 18145) do not. The black smoke stains at the muzzle end and the aft end of the gun pack indicates they have just finished a training mission in the weapons range. Note the two-piece canopy of Marks 1, 2 and 3. (RCAF photo)

Douglas DC-3 Dakota: 1943–1989



As war spread across the world in the early 1940s, the Douglas Dakota came into high demand with Allied air forces. It became the most important transport aircraft of WWII, flying in every theatre of operations and earning a reputation as the dependable backbone of all air transport endeavors.

For the RCAF the Dakota was critical to the success of the Burma campaign. Weathering treacherous flying conditions and Japanese interceptors over the Himalayas, referred to as “the Hump”, they kept troops and supplies flowing. In Europe, RCAF Dakotas engaged in the largest airborne assaults in history with Operations MARKET GARDEN and VARSITY. After the end of hostilities, the Dakota continued its service with the RCAF for several decades in a variety of roles.

Here in Comox during WWII, No.6 Operational Training Unit was responsible for the training of Dakota aircrews. Postwar, Dakotas were flown by 121 Composite Unit and then by 442 Squadron until 1970.

Alors qu’au début des années 1940 la guerre se propageait dans le monde entier, le “Douglas Dakota”, était en grande demande par les forces aériennes alliées. Il est devenu l’avion de transport le plus important de la Seconde Guerre mondiale. Utilisé sur tous les théâtres d’opérations, il a acquis la réputation d’être l’épine dorsale de toutes les missions de transport aérien, grâce à sa fiabilité.

Pour l’ARC, le Dakota a joué un rôle essentiel dans le succès de la campagne de Birmanie. Affrontant des conditions de vol périlleuses et les intercepteurs Japonais au-dessus des Himalaya appelé “La Bosse”, ils ont assuré l’acheminement des troupes et du ravitaillement. En Europe, les Dakotas de l’ARC ont participé aux plus grands assauts aéroportés de l’histoire avec les opérations « MARKET GARDEN » et « VARSITY ». Après la fin des hostilités, le Dakota a continué à être utilisé au sein de l’ARC pendant plusieurs décennies dans des rôles variés.

Ici, à Comox, pendant la Seconde Guerre Mondiale, l’Unité d’entraînement opérationnel n° 6 était chargée de l’entraînement des équipages de Dakotas. Après la guerre, les Dakotas ont été utilisés par la 121e Unité composite, puis par le 442e Escadron jusqu’en 1970.

SPECIFICATIONS:

Role: Airborne Assault, Transport, Training, Target Towing and Search & Rescue.

Powerplant: 2 x Pratt & Whitney R1830-92 with 1,200 hp each

Speed: 370 km/h (230 mph)

Ceiling: 7,070m (23,200 ft)

Range: 2,414 km (1,500m)

Crew: 2 x Pilots, 3 crew, 36 passengers

SPÉCIFICATIONS:

Rôle: Assaut aéroporté, transport, formation, remorquage de cibles et Recherche et Sauvetage.

Groupe motopropulseur: 2 moteurs Pratt & Whitney R1830-92 de 1,200 cv chacun.

Vitesse: 370 km/h (230 mph).

Plafond: 7,070 m (23,200 pi).

Autonomie: 2,414 km (1,500 milles).

Équipage: 2 pilotes, 3 membres d'équipage, 36 passagers.



"Operation Market I": the airborne operation to seize bridges between Arnhem and Eindhoven, Holland, (part of "Operation Market Garden"). Oblique photographic-reconnaissance aerial showing Douglas Dakotas dropping paratroops of the 1st Airborne Brigade on to Dropping Zone (DZ) 'X', at Renkum, west of Arnhem. 17 Sep 1944.

Boeing Vertol CH-113 Labrador: 1963 - 2004



The Canadian military acquired two versions of the Boeing-Vertol Model 107 II helicopter. The Canadian Army used the CH-113A Voyageur to transport troops and supplies and for search and rescue (SAR) missions the RCAF flew the CH-113 Labrador, which included a watertight fuselage, search radar, a powerful rescue hoist, and longer range.

With the introduction of the more robust CH-147 Chinook in the mid-1970s, all remaining Voyageurs were converted to Labrador specifications and placed in the SAR role. Throughout their 40 years of service, they were a welcome sight to those in need of rescue.

The Labrador was flown in Comox by 121 Composite Unit, and later, 442 Transport and Rescue Squadron until replaced by the CH-149 Cormorant helicopter in 2004.

The CH-113 was the successor to the Piasecki H-21B and could carry either 26 passengers, 15 litter patients, or 1,814kg (4000 lbs) of cargo.

L'Armée Canadienne a acquise deux versions de l'hélicoptère Boeing-Vertol Modèle 107 II : L'Armée a utilisé le CH-113A Voyageur pour transporter des troupes et des fournitures et pour les missions de recherche et de sauvetage (SAR) l'Aviation a opté pour le CH-113 Labrador qui était équipé d'un fuselage étanche, d'un radar de recherche, d'un puissant treuil de sauvetage et avait aussi une plus grande autonomie.

Avec l'introduction du Chinook CH-147, plus robuste, au milieu des années 1970, tous les Voyageurs restants ont été convertis aux spécifications du Labrador et placés dans le rôle SAR. Tout au long de leurs 40 années de service, ils ont été un atout très apprécié pour ceux qui avaient besoin de secours.

Le Labrador a été utilisé à Comox par la 121e Unité Mixte, puis par le 442e Escadron de Transport et de Sauvetage jusqu'à son remplacement par l'hélicoptère CH-149 Cormorant en 2004.

Le CH-113 était le successeur du Piasecki H-21B et pouvait transporter 26 passagers, 15 patients sur civières ou 1,814 kg (4,000 lb) de cargaison.

SPECIFICATIONS:

Role: Transport/Search & Rescue

Powerplant: 2 x General Electric T-58-8B axial-flow turboshaft engines with 1,250 hp each

Speed: 270 km/h (168 mph)

Ceiling: 4,267m (14,000 ft)

Range: 1,014km (630 miles)

Crew: Three (2 x Pilots, 1 x Flight Engineer, additional SAR technicians as needed)

SPÉCIFICATIONS:

Rôle: Transport/Recherche et Sauvetage

Groupe motopropulseur: 2 x turbomoteurs à flux axial General Electric T-58-8B de 1,250 cv chacun

Vitesse: 270 km/h (168 mph)

Plafond: 4,267 m (14,000 pi)

Autonomie: 1,014 km (630 milles)

Équipage: Trois (2 x pilotes, 1 x mécanicien de bord, techniciens SAR supplémentaires au besoin)



CH-113 Labrador 10401 shown in the original Search and Rescue colours. Note the larger sponsons on the Labrador.

Piasecki/Vertol H-21 & H-44: 1954–1972



The Piasecki H-21B was a single engine, tandem rotor helicopter acquired by the RCAF in 1954 and used primarily for search and rescue. It was originally developed as an Arctic rescue helicopter that could be routinely maintained in severe cold weather environments, and operate at temperatures as low as -54°C . In addition to rescue duties, the H-21B was used extensively by both the RCAF and commercial companies in transport duties associated with the construction of Canada's three radar chains: the Distant Early Warning (DEW) Line, the Mid-Canada Line, and the Pine Tree Line.

The H-21B was flown by 121 Communications and Rescue Flight and 121 Composite Unit at Sea Island (Vancouver) and Comox from 1955 to 1965. It was replaced by the CH-113 Labrador.

Over the course of its service life, the H-21 went by several names, including Shawnee, Workhorse, and the Flying Banana. It could carry up to 20 passengers or 12 stretchers.

Le Piasecki H-21B était un hélicoptère monomoteur à rotor tandem acquis par l'ARC en 1954. Il a principalement été utilisé pour la recherche et le sauvetage. Il a été développé à l'origine comme un hélicoptère de sauvetage pour les régions Arctique, qui pouvait régulièrement être utilisé dans des environnements très froids et fonctionner à des températures aussi basses que -54°C . En plus des tâches de sauvetage, le H-21B a été largement utilisé par l'ARC et les entreprises commerciales dans les tâches de transport associées à la construction des trois chaînes de radar du Canada: la ligne d'alerte lointaine (DEW), la ligne Mi-Canada et la ligne 'Pine Tree' plus au sud.

Le H-21B a été utilisé par la 121^{ème} Unité de Communications et de Sauvetage et la 121^{ème} Unité Mixte situé à Sea Island (Vancouver) et à Comox de 1955 à 1965. Il a été remplacé par le CH-113 Labrador.

Au cours de sa durée de vie, le H-21 a porté plusieurs noms, dont Shawnee, Workhorse et The Flying Banana. Il pouvait transporter jusqu'à 20 passagers ou 12 civières.

SPECIFICATIONS:

Role: Transport/Search & Rescue

Powerplant: 1 x Wright R-1820-103 engine with 1,425 hp

Speed: 211 km/h (131 mph)

Ceiling: 2,576m (8,450 ft)

Range: 644km (400 miles)

Crew: Three (2 x Pilots, 1 x Flight Engineer)

SPÉCIFICATIONS:

Rôle: Transport/Recherche et Sauvetage

Groupe motopropulseur: 1 x moteur Wright R-1820-103 de 1 425 cv

Vitesse: 211 km/h (131 mph)

Plafond: 2,576 m (8,450 pi)

Autonomie: 644 km (400 miles)

Équipage: Trois (2 x pilotes, 1 x ingénieur de vol)



The helicopters carried four different colour schemes. Shown is Piasecki H-21A 9615 in the natural aluminum finish.

Sikorsky CH-124 Sea King: 1963–2018



During the late 1950s, Canada pioneered the concept of operating anti-submarine helicopters from small warships. The Sea King was initially acquired for this specific purpose, with its assigned ship fitted with the new Helicopter Hauldown and Rapid Securing Device, commonly referred to as the “Beartrap”; a Canadian innovation that allowed the helicopter to land safely on deck in rough seas. This system was later adopted by many of the world’s navies.

As the need for anti-submarine warfare diminished with the end of the Cold War, the Sea King expanded its role to search & rescue, disaster relief, maritime surveillance, fishery and pollution patrol, and international operations. It is equipped with a folding main rotor and tail to compact it for storage inside the small hangar of a naval vessel.

The Sea King was flown by HS-50, 406, 423 and 443 Squadrons. It was retired from service in 2018, being replaced by the CH-148 Cyclone.

The Sea King marked a number of firsts in rotary wing aviation:

First to have a five-bladed main rotor.

First to have an automated fold-up rotor and a folding tail.

First to make use of a shipboard Helicopter Hauldown and Rapid Securing Device (aka “Beartrap”).

First capable of both detecting and destroying submarines.

À la fin des années 1950, le Canada a lancé le concept d’exploitation d’hélicoptères anti-sous-marins à partir de petits navires de guerre. Le Sea King a initialement été acquis dans ce but précis avec son navire assigné équipé du nouveau dispositif de halage et d’arrimage rapide par hélicoptère, communément appelé «Beartrap»; une innovation canadienne qui permettait à un hélicoptère d’atterrir en toute sécurité sur le pont dans une mer agitée. Ce système a ensuite été adopté par de nombreuses autres marines dans le monde.

Alors que le besoin en guerre anti-sous-marine diminuait avec la fin de la guerre froide, le Sea King a élargi son rôle vers la recherche et sauvetage, aux secours en cas de catastrophe, à la surveillance maritime, aux patrouilles de surveillance de pêche et de pollution et aux opérations internationales. Il était équipé d’un rotor principal et d’une queue repliable pour le compacter pour le remisage à l’intérieur du petit hangar du navire auquel il était assigné.

Le Sea King a été utilisé par les Escadrons HS-50, 406, 423 et 443. Il a été retiré du service en 2018 et remplacé par le CH-148 Cyclone.

Le Sea King a marqué un certain nombre de premières dans l'histoire des hélicoptères de l'aviation:

Premier à avoir un rotor principal à cinq pales.

Premier à avoir un rotor repliable automatisé et une queue repliable.

Premier à utiliser un dispositif de halage d'hélicoptère et d'arrimage rapide à bord (appelé "Beartrap").

Premier capable à la fois de détecter et de détruire des sous-marins.

SPECIFICATIONS:

Role: Anti-Submarine Warfare and Surface Surveillance

Powerplant: 2 x General Electric T-58-GE-100 with 1,500 hp each

Speed: 280 km/h (174 mph)

Ceiling: 4,480m (14,700 ft)

Range: 1,006km (625 miles)

Crew: Four (2 x Pilots, 1 x Tactical Coordinator, 1 x Sonar Operator)

Armament: 2 x Mk. 46 Torpedos, plus provision for one C6 machine gun operated by a door gunner.

Sonobuoys. Historically carried 4 x Mk. 54 Depth Bombs

SPÉCIFICATIONS:

Rôle: Guerre anti-sous-marine et surveillance de surface

Groupe motopropulseur: 2 x General Electric T-58-GE-100 de 1,500 cv chacun

Vitesse: 280 km/h (174 mph)

Plafond: 4,480 m (14,700 pi)

Autonomie: 1,006 km (625 milles)

Équipage: Quatre (2 x pilotes, 1 x coordinateur tactique, 1 x opérateur sonar)

Armement: 2 x torpilles Mk 46, munitions pour une mitrailleuse C6 actionnée par un mitrailleur de porte.

Bouées acoustiques. Était historiquement munis de 4 x bombes de profondeur Mk.54



Another exceptional capability of the Sea King is Helicopter In-Flight Refuelling (HIFR). Here 12440 is hovering alongside the Destroyer, and the crew used the hoist to lift up the ships refuelling hose, and connected it to refuel the Sea King. This saves a lot of time during a mission, instead of landing, shutting down the engines, refuelling, starting up the engines and taking off again.

Canadair T-33 Silver Star: 1951–2005



As the world entered the Jet Age in the 1940s, the RCAF kept pace with air forces around the globe in transitioning from piston engine aircraft to jets. The need to bring its pilots into the realm of jet powered flight was met with the acquisition of the world's first purpose-built jet trainer; the Lockheed T-33. Manufactured under licence as the CT-133 by Canadair, replacing the original Allison J33 engine with the lighter and more powerful Rolls Royce Nene 10 was only one of several modifications made to improve its performance over its US counterpart.

Affectionately known as the "T-Bird", the Silver Star was easy and pleasant to fly. With over two decades of introducing new pilots to jet propulsion, it was eclipsed in this role by the CT-114 Tutor during the mid-1970s. After its time as a trainer, the versatile Silver Star continued to be used for combat support, aerial photography, and electronic warfare until being phased out of service.

Here in Comox, the Silver Star was flown by 409, VU-33, and 414 Squadrons.

While the American Lockheed T-33 was called the Shooting Star, the Canadair version was named the Silver Star. This was in homage to the first aircraft to execute controlled powered flight in Canada: The Silver Dart.

Alors que le monde entrait dans l'ère des avions à réaction dans les années 1940, l'ARC a suivi le rythme des forces aériennes du monde entier dans la transition de ses avions à moteur à pistons vers les avions à réaction. La nécessité d'amener ses pilotes dans le domaine du vol à réaction a été satisfaite avec l'acquisition du premier avion d'entraînement à réaction spécialement conçu au monde; le Lockheed T-33. Fabriqué sous licence avec le nom de CT-133 par Canadair, le remplacement du moteur Allison J33 d'origine par le Rolls Royce Nene 10, plus léger et plus puissant, n'était que l'une des nombreuses modifications apportées pour améliorer ses performances par rapport à son homologue américain.

Affectueusement surnommé le « T-Bird », le « Silver Star » était facile et agréable à piloter. Après plus de deux décennies d'initiation à la propulsion à réaction aux nouveaux pilotes, il a été éclipsé dans ce rôle par le Tutor CT-114 au milieu des années 1970. Après avoir été utilisé pour l'entraînement, le polyvalent « Silver Star » a continué d'être utilisé pour le soutien au combat, la photographie aérienne et la guerre électronique jusqu'à sa mise hors service.

Ici à Comox, le « Silver Star » a été utilisé par le 409e, le VU-33 et le 414e Escadrons.

Alors que le Lockheed T-33 américain s'appelait le « Shooting Star », la version Canadair s'appelait le « Silver Star ». C'était en hommage au « Silver Dart » le premier avion à effectuer un vol propulsé contrôlé en sol Canadien.

SPECIFICATIONS:

Role: Pilot Trainer, Combat Support, Photo/Reconnaissance, Target Towing, Electronic Warfare, Search, Aerobatic Demonstration.

Powerplant: 1 x Rolls Royce Nene Mk. 10 turbojet engine generating 5,100 lbf

Speed: 917 km/h (570 mph)

Ceiling: 14,325m (47,000 ft)

Range: 2,052km (1,275 miles)

Crew: 2 x pilots

Armament: None (provision for two .50 calibre Browning machine guns and underwing pylons for assorted munitions used in armament training).

SPÉCIFICATIONS:

Rôle: Entraînement pour les pilotes, soutien au combat, photo/reconnaissance, remorquage de cibles, guerre électronique, recherche et spectacle aérien de voltige.

Groupe motopropulseur: 1 x Rolls Royce Nene Mk.10 turboréacteurs générant 22,686 N

Vitesse: 917 km/h (570 mph)

Plafond: 14,325 m (47,000 pi)

Portée: 2,052 km (1,275 miles)

Equipage: 2 x pilotes

Armement: Aucun (prévision pour deux mitrailleuses Browning de calibre .50 et pylônes sous les ailes pour un assortiment de munitions utilisées pour l'entraînement avec armement)



Mark 3 Silver Star 21630. Probably the most famous of the Silver Star's colour schemes was the "Red Knight". A solo, aerobatics performer of the RCAF Training Command from 1958 through 1969, the role of the Red Knight was actually shared by seventeen different pilots over a period of twelve seasons. Although originally authorized to perform only three shows, the Red Knight went on to make over six hundred appearances, all over North America. (CF Photo)

Comox Air Force Museum Canadair T-33 Silver Star Mark 3 (Nose) Serial Number 133471, Trainer Number 133741



As the world entered the Jet Age in the 1940s, the RCAF kept pace with air forces around the globe in transitioning from piston engine aircraft to jets. The need to bring its pilots into the realm of jet powered flight was met with the acquisition of the world's first purpose-built jet trainer; the Lockheed T-33.

Before taking to the skies, student pilots use static trainers like this one to help them in learning the basics of flight with a realistic visual representation of various aircraft systems and cockpit layouts, allowing pilots to study and become familiar with essential details without the need for a real aircraft.

Static trainers are crucial for pilot training, offering an effective means of reinforcing knowledge, understanding aircraft systems, and preparing for actual flight.

Alors que le monde entre dans l'ère des avions à réaction dans les années 1940, l'ARC suit le rythme des forces aériennes du monde entier en passant des moteurs à pistons aux moteurs à réaction. La nécessité d'initier ses pilotes à piloter des avions à réaction est satisfaite par l'acquisition du premier simulateur d'avion d'entraînement statique au monde, le Lockheed T-33.

Avant de prendre l'air, les élèves pilotes doivent s'entraîner sur des simulateurs statiques comme celui-ci pour les aider à apprendre les bases du vol grâce à une représentation visuelle réaliste des différents systèmes de l'avion et de l'agencement du cockpit, ce qui leur permet d'étudier et de se familiariser avec les détails essentiels sans avoir besoin d'un véritable avion.

Les simulateurs d'entraînement statiques sont essentiels pour la formation des pilotes car ils offrent un moyen efficace de renforcer les connaissances, de comprendre les systèmes de l'aéronef et de se préparer au vol réel.

Grumman CS2F Tracker: 1956–1990



In the early 1950s, the Tracker was introduced as the first purpose-built anti-submarine aircraft to combine the two roles of hunter and killer into one airframe; made compact enough to operate from an aircraft carrier. Being manufactured under licence by de Havilland Canada, it was the first and only Canadian-built aircraft ever ordered for the Royal Canadian Navy.

The Tracker served on Canada's aircraft carrier, HMCS Bonaventure, conducting anti-submarine operations in Canadian waters and abroad with NATO efforts against the Warsaw Pact. With the decommissioning of the Bonaventure in 1970, the Tracker no longer had a seagoing airbase. Furthermore, as the much larger and longer-range Argus could more effectively carry out anti-submarine operations from shore, the Tracker was relegated to coastal and fisheries patrol duties for the rest of its service life. By the time it was retired, the Tracker was the last piston engine aircraft to be flown by the Canadian Forces.

Here in Comox, the Tracker was flown by VU 33 Squadron.

Au début des années 1950, le Tracker a été présenté comme le premier avion anti-sous-marin spécialement conçu pour combiner les deux rôles de chasseur et de destroyer en un seul appareil, suffisamment compacte pour être utilisée à partir d'un porte-avions. Fabriqué sous licence par de Havilland Canada, il a été le premier et le seul avion construit au Canada et commandé pour la Marine Royale Canadienne.

Le Tracker a servi sur le porte-avions Canadien NCSM Bonaventure, menant des opérations anti-sous-marines dans les eaux canadiennes et à l'étranger dans le cadre des efforts de l'OTAN contre le Pacte de Varsovie. Avec la mise hors service du Bonaventure en 1970, le Tracker n'avait plus de base aérienne en mer. De plus, comme l'Argus, beaucoup plus grand et doté d'un plus grand rayon d'action, pouvait mener plus efficacement des opérations anti-sous-marines depuis la côte, le Tracker a été relégué à des tâches de patrouille côtière et de surveillance des pêcheries pour le reste de sa vie. Lorsqu'il a été retiré du service, le Tracker est devenu le dernier avion à moteur à piston utilisé par les Forces Canadiennes.

Ici, à Comox, le Tracker a été utilisé par l'escadron VU 33.

SPECIFICATIONS:

Role: Anti-submarine warfare, search & rescue, coastal surveillance, fisheries patrol, anti-shipping

Powerplant: 2 x Wright R-1820-82 radial engines with 1525 hp each.

Speed: 462 km/h (287 mph)

Ceiling: 7,010m (23,000 ft)

Range: 1,448km (900 miles)

Crew: Three (2 x Pilots, 1 x Airborne Electronic Sensor Operator)

Armament: Torpedoes or depth charges carried in the bomb bay. Additional ordinance carried on underwing pylons. Sonobuoy dispenser.

SPÉCIFICATIONS:

Rôle : Lutte anti-sous-marine, recherche et sauvetage, surveillance côtière, patrouille des pêches, lutte anti-navires.

Groupe motopropulseur : 2 moteurs radiaux Wright R-1820-82 de 1,525 ch chacun.

Vitesse: 462 km/h (287 mph)

Plafond: 7,010 m (23,000 pi)

Autonomie: 1,448 km (900 miles)

Équipage: trois (2 x pilotes, 1 x opérateur de capteurs électroniques aéroportés)

Armement: Torpilles ou grenades sous-marines transportées dans le compartiment à bombes. Munitions supplémentaire logée dans les pylônes sous les ailes. Distributeur de bouées sonores.



Tracker 1503 flying over HMCS Bonaventure aircraft carrier with many more Trackers on her deck. This Tracker has the original dark grey upper surfaces and light grey lower surfaces paint scheme. The powerful searchlight was used for the identification of surface contacts at night.

McDonnell CF-101 Voodoo: 1961–1987



In 1961, the RCAF replaced the CF-100 Canuck with the CF-101B Voodoo purchased from the United States Air Force (USAF). The twin-engine, two-seat Voodoo provided a highly effective combination of supersonic speed, long range, exceptional climb rate and high operational ceiling. Their role was to provide all-weather interception and defence of the Canadian NORAD Region.

Under Operation PEACE WINGS in 1971, the RCAF's aging fleet of Voodoos was traded in to the USAF for modernized Voodoos, which included an infra-red tracking system and sensor equipment. The CF-101B was operated by 409, 410, 414, 416 and 425 Squadrons until it was retired in 1987 and replaced with the CF-18 Hornet.

Here in Comox, the Voodoo was flown by 409 Squadron from 1962 to 1984.

It was originally planned that the CF-100 Canuck would be succeeded by the Avro CF-105 Arrow, but after the well-documented and publicized cancellation of the Arrow program, the RCAF opted for the Voodoo.

En 1961, l'ARC a remplacé le CF-100 Canuck par le CF-101B Voodoo acheté de la Force Aérienne des Etats-Unis (USAF). Le Voodoo, bimoteur et biplace, a fourni une combinaison très efficace de vitesse supersonique, de longue portée, de taux de montée exceptionnel et de plafond opérationnel élevé. Son rôle était d'assurer l'interception et la défense, en toute températures, de la Région Canadienne du NORAD.

Dans le cadre de l'opération « PEACE WINGS » en 1971, la flotte vieillissante de Voodoos de l'ARC a été échangée à l'USAF contre des Voodoos modernisés, qui étaient équipés d'un système de suivi infrarouge et d'un équipement de détection. Le CF-101B a été utilisé par les Escadrons 409, 410, 414, 416 et 425 jusqu'à ce qu'il soit retiré en 1987 et remplacé par le CF-18 Hornet.

Ici à Comox, le Voodoo a été utilisé par l'Escadron 409 de 1962 à 1984.

Il était initialement prévu que le CF-100 Canuck serait remplacé par l'Avro CF-105 Arrow, mais après l'annulation bien documentée et médiatisée du programme Arrow, l'ARC a opté pour le Voodoo.

SPECIFICATIONS:

Role: All-weather fighter interceptor

Powerplant: 2 x Pratt & Whitney J57-P-55 turbojet engines with 16,900 lbf each

Speed: 1,965 km/h (1,221 mph)

Ceiling: 15,880m (52,100 ft)

Range: 2,494km (1,550 miles)

Crew: Two (1 x pilot. 1 x navigator)

Armament: 2 x AIR-2A Genie nuclear tipped air-to-air rockets. 2 x AIM-4D Falcon missiles

SPÉCIFICATIONS:

Rôle: Chasseur intercepteur toute températures

Groupe motopropulseur: 2 turboréacteurs Pratt & Whitney J57-P-55 de 7,5175 N chacun.

Vitesse : 1,965 km/h (1,221 mph)

Plafond : 15,880 m (52,100 pi)

Autonomie : 2,494 km (1,550 milles)

Équipage : Deux (1 x pilote. 1 x navigateur)

Armement : 2 x AIR-2A Genie (fusées air-air à tête nucléaire) et 2 x missiles AIM-4D Falcon



CF-101B, 101009, with 425 Squadron unleashes a Genie rocket.