

DANS NOS PAGES

« Un privilège et un honneur ultimes »

PAGE 2



Des illustrations qui font partie de l'histoire

PAGE 9





« Un privilège et un honneur ultimes »

Le NCSM Winnipeg part pour une mission à l'étranger

e NCSM *Winnipeg* a quitté Esquimalt au début février pour un déploiement de six mois dans la mer d'Arabie, l'océan Indien et l'océan Pacifique.

La frégate ira rejoindre le 1er Groupe de la Force navale permanente de réaction de l'OTAN (SNMG 1) pour une partie de sa mission, en plus de participer à des exercices avec les marines des États-Unis, de l'Australie et d'autres pays de l'Asie du Sud-Ouest et de l'océan Indien.

Le SNMG 1 est une force maritime intégrée multinationale comprenant des navires de pays alliés qui s'entraînent et opèrent ensemble. Pendant un peu plus de deux mois, le *Winnipeg* se joindra au SNMG1 et sera déployé dans des secteurs tels que le détroit de Malacca, Java et la mer de Chine méridionale, une partie du monde peu fréquentée par les flottes de l'OTAN.

« Le déploiement du Winnipeg renforcera les

longues relations du Canada avec des pays tels que l'Australie et le Japon, en plus de nous permettre d'établir des liens avec d'autres pays de la zone Indo-Pacifique », a déclaré le Contre-amiral Tyrone Pile, commandant des Forces maritimes du Pacifique. « Je suis confiant que les marins du NCSM *Winnipeg* renforceront la réputation d'excellence dont jouit le personnel naval canadien dans le monde entier ».

Commandé par le Capitaine de frégate Craig Baines, le NCSM *Winnipeg* compte un équipage de 240 marins, ainsi que le détachement aérien de son hélicoptère CH-124 Sea King embarqué. Le navire fera escale dans plusieurs pays de la région dont le Pakistan, l'Inde, la Corée du Sud, l'Indonésie et Singapour.

Dans la première partie du déploiement, le navire se rendra dans la zone de responsabilité de la septième flotte américaine, afin de travailler avec une force d'attaque aéronavale des États-Unis dans le cadre



hoto: Cpl Pier-Adam Turcotte



Conseiller principal

Capitaine de frégate Denise LaViolette Directeur - Affaires publiques de la Marine

Rédactrice en chef et journaliste Darlene Blakeley Direction des Affaires publiques de la Marine La Vigie est un bulletin trimestriel publié sous l'autorité du chef d'état-major de la Force maritime, le Vice-amiral Drew Robertson. Veuillez nous faire parvenir vos commentaires à l'adresse suivante : Direction des Affaires publiques de la Marine

Direction des Affaires publiques de la Marine Quartier général de la Défense nationale 10º étage. Tour sud. 101, promenade du Colonel By

10º étage, Tour sud, 101, promenade du Colonel By Ottawa (Ontario) K1A 0K2, ou à darlene.blakeley@forces.gc.ca

Pour obtenir une version en PDF de cette publication ou de plus amples renseignements sur la Marine canadienne, consultez www.marine.forces.gc.ca.

Photo en bannière, page 1 : Le Commodore Ron Lloyd regarde une embarcation pneumatique à coque rigide passer près du NCSM Athabaskan durant un exercice d'un groupe opérationnel. Photo : Cpl Peter Reed.

Sauf indication contraire, tous les articles sont rédigés par Darlene Blakeley.





Le Matelot-chef Dominique Aubert et sa fille Florence partagent des moments précieux avant le départ du navire.

d'un exercice multinational au large de la péninsule coréenne. En cours de route. il effectuera des tirs de missiles Sea Sparrow évolué (ESSM) sur des drones-cibles au large d'Hawaï. La deuxième partie du déploiement verra le Winnipeg travailler avec le SNMG 1, lors de son premier déploiement hors zone. Enfin. le

Winnipeg travaillera avec une autre force d'attaque aéronavale des États-Unis dans le cadre d'un exercice au large de l'Australie.

Le Capf Baines explique que lorsqu'il a pris le commandement du *Winnipeg* en 2007, il savait que le navire serait probablement déployé au début de 2009. « Par conséquent, les membres de l'équipage et moimême savions très clairement pourquoi nous nous entraînions et ce qu'il fallait faire », dit-il.

Comme le sait tout membre d'équipage qui suit le Programme de préparation opérationnelle échelonnée, il s'agit d'une période très chargée comprenant notamment la certification en systèmes d'armes, l'instruction de l'équipe des opérations, les exercices de préparations au combat, les inspections de l'état de préparation aux tirs de missiles et de nombreuses autres vérifications techniques et de matériel permettant de s'assurer que le navire est prêt pour le déploiement.

« Le fruit de tout ce travail acharné est le déploiement en tant que tel et un état de préparation permettant aux membres d'équipage de mettre en pratique tout ce qu'ils ont appris. Ils peuvent mener des opérations de guerre, d'aide humanitaire et de nombreuses autres missions maritimes, tout en étant des marins-diplomates appuyant les intérêts canadiens dans les endroits stratégiquement importants du globe », affirme le Capf Baines.

Il ajoute qu'au cours des derniers 18 mois, il a été « très impressionné » par le dévouement, l'attitude positive et l'éthique de travail dont ont fait preuve les marins du *Winnipeg* et le personnel à terre, qui veillent à ce que le navire soit prêt pour le déploiement.

Personnellement, le Capf Baines se sent fin prêt. « Pour un capitaine, c'est un privilège et un honneur absolus de mener son navire au-delà de l'horizon pendant une longue période de temps en vue de soutenir son pays », affirme-t-il.

Un navire de guerre procède avec succès à des essais de missiles

e NCSM Winnipeg et son équipage ont été déclarés fin prêts pour les opérations grâce au lancement réussi du missile SeaSparrow évolué (ESSM), qui a été installé récemment. Il s'agit d'une version améliorée des missiles de moyenne portée utilisés par la majorité des marines occidentales.

Cet exercice était l'une des dernières étapes critiques pour assurer l'état de préparation du navire. Il s'est déroulé au large des côtes hawaiiennes, dans le polygone de tir de missiles de Barking Sands qui appartient à la marine américaine. Le Winnipeg a lancé des versions d'essai de l'ESSM sur de nombreuses cibles télécommandées simulant une attaque par des missiles antinavires. Installés à la place d'une charge militaire explosive, les missiles d'essai sont en mesure de diffuser des données précises sur le suivi de la cible et d'évaluer l'efficacité de l'arme. Après cet exercice, on a muni de nouveau le Winnipeg de missiles explosifs en vue de son déploiement.

« Il s'agit là de l'aboutissement d'une année de travail acharné pour notre équipage », déclare







le Capitaine de frégate Craig Baines, commandant du *Winnipeg*. « De l'installation du nouveau système de l'ESSM aux nombreuses semaines d'entraînement et d'essais en mer qui ont suivi, l'équipage a déployé des efforts remarquables. J'en suis très fier. »



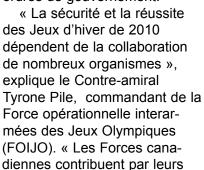


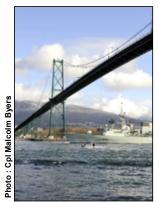
Par le Lieutenant de vaisseau Peggy Kulmala

22 h, le 12 février – le jour même où l'horloge amorçait la dernière année du compte à rebours en vue des Jeux Olympiques de 2010 à Vancouver – le deuxième des trois exercices de sécurité du gouvernement a officiellement pris fin.

Du 9 au 12 février, plus de 100 représentants d'organismes municipaux, provinciaux et fédéraux se sont rassemblés pour mettre à l'épreuve les mesures

de sécurité et de gestion des urgences. Ces trois exercices s'ajouteront aux autres initiatives prévues par les trois ordres de gouvernement. « La sécurité et la réussite





Le NCSM Calgary passe sous le pont Lions Gate.

aptitudes et capacités uniques aux mesures de sécurité des Jeux, lesquelles font complément à celles de nos partenaires. »

Le mandat de la Marine se résume à la surveillance maritime, aux patrouilles côtières, aux opérations de sécurité portuaire et aux opérations de plongée.

« La surveillance des abords océaniques et des ports du Canada fait partie de notre quotidien. Nous dressons et maintenons, un portrait de l'activité maritime », explique le Capitaine de vaisseau Gilles Couturier, commandant de la composante maritime de la FOIJO. « Pendant les Olympiques, nous appuierons le Groupe

intégré de la sécurité dirigé par la GRC en l'informant de la position de tous et en mettant à sa disposition de l'équipement rare et des gens dûment formés pour agir au besoin. Le partage des activités de surveillance avec la GRC et nos autres partenaires en sécurité nous permettra de réagir de façon concertée à toute situation. »

Les Forces canadiennes prêtent leur appui à presque tous les événements publics importants au Canada, des sommets politiques aux Jeux Olympiques, en collaboration avec la GRC et d'autres partenaires en sécurité.

« Les Forces canadiennes ont pour priorité de contribuer à la sécurité des Canadiens au pays », explique le Cam Pile. « Les Forces canadiennes sont impatientes d'accueillir le monde au Canada. Qu'il s'agisse de surveiller nos abords océaniques, d'aider nos citoyens ou de protéger notre espace aérien, nous avons à cœur de veiller sur les Canadiens au pays. »



Une unité de sécurité portuaire de la Marine utilise des embarcations pneumatiques à coque rigide durant un exercice à Vancouver en vue des Olympiques de 2010.



Un marin canadien nommé officier de service de l'année

Par Shelley Lipke

our la première fois de l'histoire, un officier de service canadien a mérité le prix d'officier de service de l'année du système intégré de surveillance sous-marine, l'IUSS, à la Naval Ocean Processing Facility (NOPF) situé à Whidbey Island, dans l'état de Washington.

Le Lieutenant de vaisseau Tyson Bergmann, officier de service tactique, s'est distingué des autres officiers

Les marins canadiens sont très doués pour leur travail...

de service dans trois unités canadiennes et américaines intégrées pour mériter cet honneur, qui lui a été décerné lors d'un banquet tenu en Virginie à la mi-février.

« Je suis fier de pouvoir

représenter les Forces canadiennes au sein d'un commandement binational », déclare le Ltv Bergmann.

L'IUSS a été établi en 1951 en raison de la menace que présentaient les sous-marins ennemis pendant la Deuxième Guerre mondiale. En étudiant les transmissions acoustiques émises dans les chenaux profonds de l'océan, on pouvait détecter les menaces potentielles à grande distance, accroissant ainsi la sécurité nationale.

Le centre a été établi en 1987 à Whidbey Island (50 km au nord de Seattle, en bordure du Puget Sound), et le Ltv Bergman y a été affecté en octobre 2007. Depuis, il a dirigé 17 marins des forces américaines et canadiennes et fourni des indices acoustiques aux commandants de conduite de guerre



Le Ltv Tyson Bergmann reçoit le prix de l'officier de service de l'année de l'IUSS des mains du Commodore Peter W. Furze, commandant de la Surveillance sous-marine.

anti-sous-marine pendant neuf exercices.

« Ce prix est un grand honneur pour moi; toutefois, il n'aurait pas été possible sans l'excellente formation que j'ai reçue en conduite de guerre anti-sous-marine au Canada et ici, à Whidbey Island », déclare le Ltv Bergmann. « Les opérateurs de sonar américains et canadiens avec qui je travaille quotidiennement déploient des efforts surhumains, ce qui facilite mon travail. »

Le commandant de la marine américaine, Stephen Tripp, ancien commandant à Whidbey Island, atteste des avantages de compter des Canadiens parmi les membres de l'unité. « Les marins canadiens sont très doués pour leur travail, et le NOPF leur permet d'acquérir une expérience opérationnelle qui n'est pas offerte ailleurs », ajoute-t-il.



Le nouveau grand patron de la Marine

La Marine a un nouveau grand patron. Le Vice-amiral Dean McFadden prendra la relève cet été comme Chef d'état-major de la Force maritime (CEMFM) en remplacement du Vam Drew Robertson, qui prendra sa retraite.

Le Vam McFadden est actuellement le commandant du Commandement Canada (l'organisation chargée des opérations courantes et de contingence des Forces canadiennes au Canada et sur le continent nord-américain); il compte plus de 30 ans de service dans la Marine.





elon le Vice-amiral Drew Robertson, Chef d'état-major de la Force maritime, une des meilleures façons d'empêcher que les drogues illicites soient vendues dans nos rues consiste à les intercepter avant qu'elles n'arrivent sur nos côtes. Les Forces canadiennes contribuent à l'effort global, au pays, en surveillant les approches maritimes du Canada. Plus loin, outre-mer, elles participent au travail de la Force opérationnelle interarmées interagences – Sud (JIATF-S), mise sur pied par le Département de la Défense des États-Unis et basée à Key West (Floride).

La JIATF-S réunit des unités militaires américaines, des organismes d'application de la loi, des organismes du renseignement et des intervenants d'autres pays pour lutter contre le trafic illicite au large des côtes des Amériques et dans le bassin des Caraïbes. C'est surtout au trafic de cocaïne qu'elle cherche à faire échec, mais la JIATF-S vise aussi à enrayer le trafic illégal d'armes, la piraterie, l'immigration clandestine et l'entrée illicite d'argent.

La JIATF-S se charge surtout de la détection et de la surveillance, tandis que les missions d'application de la loi et d'interdiction relèvent des organismes compétents tels que le FBI, la Drug Enforcement Administration et la Garde côtière américaine.

Depuis 2006, le Commandement Canada des Forces canadiennes appuie la JIATF-S, en recourant à des navires de guerre, à des sous-marins et à des avions de patrouille maritime CP-140 *Aurora*, autant de ressources maritimes dotées de puissants systèmes de surveillance à longue portée qui peuvent aider à repérer et à suivre les activités illicites.

« Nous utilisons les ressources du Département de la Défense et de tous les autres partenaires interagences pour savoir quand un mouvement illicite va avoir lieu, pour repérer la plate-forme en mer ou dans les airs, puis En haut : Le NCSM Montréal en mer À droite : Le Vice-amiral Drew Robertson, à gauche, accueille le Contre-amiral Joe Nimmich durant une récente visite à Ottawa.

pour coordonner les interventions pour réussir à la faire suivre par les forces de l'ordre ou un pays partenaire qui mènent ensuite les opérations d'interdiction, arrêtent les criminels et les traduisent en justice », explique le Contre-amiral Joe Nimmich, Directeur de la JIATF-S.

Bien que l'espace patrouillé par la JIATF-S ait une superficie d'environ 42 millions de milles carrés, les services de renseignement lui indiquent les secteurs particuliers où les aéronefs de patrouille maritime, les frégates et les patrouilleurs de la Garde côtière américaine peuvent détecter les activités illicites. De plus en plus, celles-ci sont le fait de navires semi-submersibles autopropulsés (NSSA); c'est là tout un changement par rapport aux bateaux de pêche qui étaient utilisés il y a à peine quelques années.

Les NSSA sont construits dans la jungle colombienne et ils servent surtout à transporter de grandes quantités de cocaïne depuis l'Amérique du Sud et l'Amérique centrale à destination des États-Unis et du Canada. Ils sont construits de fibre de verre ou d'acier et mesurent entre 40 et 65 pieds de longueur; leur forme est telle que la majeure partie de la coque est immergée, ce qui en rend plus difficile la détection par radar et par système infra-rouge. Ils peuvent transporter de quatre à dix tonnes de cocaïne, et leur équipage compte d'habitude quatre ou cinq personnes.

« La majorité d'entre nous craint le lien qui peut s'établir entre le trafic illicite et d'autres activités



illégales ou des éléments terroristes qui décideraient d'en profiter », affirme le Cam Nimmich.

Des éléments des Forces canadiennes font leur part pour faire échec à la menace, en soutenant la JIATF-S de diverses façons. En janvier, sous le contrôle tactique de la JIATF-S, le NCSM *Montréal* est devenu le premier navire de guerre à exécuter des essais de détection acoustique des NSSA (voir l'encadré latéral). Les essais ont marqué le franchissement réussi d'une première étape dans l'élaboration de tactiques et

de méthodes destinées à aider les navires alliés à détecter et à poursuivre ces bâtiments furtifs. En janvier également, un avion de patrouille maritime *Aurora* a participé à l'interception d'une grande quantité de drogues au large des côtes sud-américaines, en repérant et en suivant un NSSA.

Le Cam Nimmich est fier du travail qu'il a accompli avec son équipe et avec les Canadiens qui en font partie, au cours des deux années où il a été directeur de la JIAFT-S. Le prix de la cocaïne a monté, car l'offre a baissé, et la qualité du produit a diminué; par ailleurs, les effets secondaires (crimes liés à la drogue ou problèmes médicaux) se sont atténués. « C'est en partie le résultat de nos efforts », déclare-t-il.

En fait, il y a eu aux États-Unis plus de 1 200 procès qui ont été couronnés de succès depuis 1999, dont plus de 350 au cours des trois dernières années.

Pour situer les choses en perspective, disons qu'une tonne de cocaïne représente trois doses prises par chaque étudiant fréquentant l'école secondaire aux États-Unis, dit-il. « Quand je retire de la circulation 228 tonnes de cocaïne en un an, j'influe positivement sur la vie des jeunes aux États-Unis et au Canada. »

Dans l'avenir, la JIATF-S continuera de collaborer de près avec les organismes et les partenaires américains



et avec les partenaires internationaux pour essayer de mieux comprendre le contexte maritime. Cela signifie qu'elle accroîtra ses ressources militaires autant que possible et qu'elle se tournera aussi vers le secteur privé (navires commerciaux) pour renforcer la couverture radar qui lui permettra d'intégrer dans un seul tableau les images provenant de multiples radars.

Alors que la lutte contre la drogue prend des proportions de plus en plus mondiales, le Cam Nimmich souligne que tout l'argent issu de la drogue revient toujours en Amérique centrale et en Amérique du Sud. « C'est là que la cocaïne est fabriquée. C'est ce qui continue de déstabiliser les régions. C'est ce qui sert à corrompre les fonctionnaires, la police et les chefs militaires. Nous devons être de plus en plus nombreux à participer à cette lutte, jusqu'au jour où le transport de la cocaïne ne sera plus viable pour les cartels de la drogue. »

C'est la mission que la JIATF-S s'est donnée. À mesure que ses efforts seront de plus en plus fructueux, elle qui collabore avec de nouveaux partenaires et a recours à de nouvelles technologies, le Cam Nimmich est convaincu que les résultats seront extraordinaires, non seulement au Canada et aux États-Unis, mais aussi partout dans le monde.

Le NCSM Montréal procède à des essais de capteurs

Par l'Ens 1 Justin Simmons et l'Ens 2 Crystal Chenell

endant qu'il participait à l'Op Caribbe dans les Antilles, en janvier, le NCSM Montréal est devenu le premier navire de guerre à exécuter des essais de détection acoustique des navires semi-submersibles autopropulsés (NSSA).

Ces navires, qui sont les nouveaux outils de prédilection des contrebandiers, servent surtout à transporter de grandes quantités de cocaïne depuis l'Amérique du Sud et l'Amérique centrale à destination des États-Unis et du Canada. La majeure partie de la coque de ces embarcations est immergée, ce qui rend plus difficile leur détection par radar et par système infra-rouge.

Les essais ont été exécutés avec la Force opérationnelle interarmées interagences du Sud (JIATF-S) et deux NSSA, dont l'un avait été capturé par la Garde côtière américaine. Une équipe de scientifiques du MIT était à bord pour observer les essais

Suite à la page 8



Le lieutenant-gouverneur de la C.-B. est nommé capitaine de vaisseau honoraire

Par le Capitaine de corvette Gerald Pash

• honorable Steven L. Point, lieutenant-gouverneur de la Colombie-Britannique, est maintenant capitaine de vaisseau honoraire au sein de la Marine canadienne.

L'intérêt du Capitaine de vaisseau honoraire Point à l'égard des forces militaires remonte à sa jeunesse, alors qu'il était membre de l'Escadron 147 Air Wolf des Cadets de l'Aviation royale du Canada à Chilliwack, en C.-B.

« J'ai toujours entretenu des liens étroits avec les forces armées, et je suis impatient de perpétuer cette tradition en ma qualité de capitaine de vaisseau honoraire », déclare M. Point. « J'espère pouvoir attirer davantage l'attention sur la Marine canadienne, et le reste des Forces canadiennes, dont les membres jouent un rôle essentiel pour défendre notre pays et nos valeurs. »

Le Capv honoraire Point a été chef de la Première nation de Skowkale de 1975 à 1999, et président tribal de la nation Stó:lô de 1994 à 1999. Il a été nommé juge de la cour provinciale en 1999 et commissaire en chef de la Commission des traités de la Colombie-Britannique



Le Contre-amiral Tyrone Pile, commandant des Forces maritimes du Pacifique, présente un certificat à l'honorable Steven L. Point, lieutenantgouverneur de la Colombie-Britannique, qui a été nommé capitaine de vaisseau honoraire.

en 2005. Il est devenu lieutenant-gouverneur de la Colombie-Britannique en 2007.

« C'est une excellente occasion pour la Marine et le lieutenant-gouverneur de collaborer à l'atteinte de nos buts communs », affirme le Contre-amiral Pile, commandant des Forces maritimes du Pacifique. « J'ai entièrement confiance dans le lieutenant-gouverneur et je sais que nous serons en mesure de travailler ensemble pour favoriser l'esprit de corps tout en tissant et en maintenant des liens communautaires étroits avec la Marine. »

Le NCSM Montréal procède à des essais de capteurs

Suite de la page 7

et aider à les coordonner. Le *Montréal* a fourni d'importantes capacités en employant son antenne acoustique remorquée et ses radars afin de trouver les meilleurs moyens de détecter et de poursuivre les embarcations.

À bord du *Montréal*, il incombait à l'équipe de la passerelle de repérer visuellement les NSSA et d'en surveiller les déplacements, tout en faisant rapport à la salle des opérations. L'équipe devait non seulement maintenir une distance de sécurité entre le *Montréal* et ces bâtiments furtifs, mais aussi exécuter l'essai sans

mettre les navires marchands en danger. Dans la salle des opérations, l'officier de combat a coordonné les efforts des équipes de guerre de surface et de guerre sous-marine, de manière à créer un tableau opérationnel commun et à garantir la collecte précise des données brutes issues des détecteurs.

Cette harmonisation des efforts entre la passerelle et la salle des opérations a garanti la réussite des essais. Certes, on a beaucoup mis l'accent sur la collecte des données, mais il a aussi fallu le soutien de tout l'équipage du navire pour réussir. En effet, l'équipage a dû assurer l'état de préparation technique des détecteurs et des machines, respecter la consigne de silence dans tout le navire et fournir des repas à des heures diverses.

Les essais ont marqué une première étape réussie en vue de l'élaboration de tactiques et de méthodes destinées à aider les navires alliés à détecter et à poursuivre ces bâtiments furtifs.



hoto: MDI

Photo: Cpl Drew Deics



Des illustrations qui font partie de l'histoire de la Marine

Par le Lieutenant Cynthia Larue

Le Capitaine de vaisseau (retraité) John Thornton est un homme exceptionnel. Sa carrière de marin peut divertir un auditoire pendant une soirée entière. Toutefois, c'est sa collection d'illustrations de navires de guerre au trait et à l'encre, dont chacune s'accompagne d'une anecdote et qui s'étend sur 200 ans, qui retient réellement l'attention.

Né à Toronto, le Capv Thornton a grandi à Regina (Saskatchewan). C'est donc dire que l'océan ne faisait pas partie de sa vie quotidienne. Toutefois, dès son

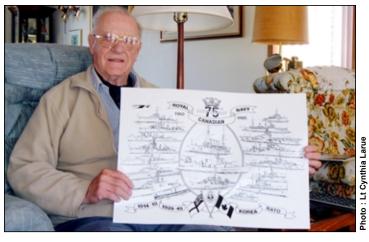


premier contact avec l'eau salée, il a su qu'il voulait être marin. À 17 ans, il se joint à la Marine royale du Canada en tant que matelot. Pendant ses 32 années de carrière, il aura travaillé sur deux dragueurs de mines, une frégate et

trois destroyers. De plus, il a dirigé la participation des Canadiens à deux exercices de contrôle de la navigation commerciale dans le Pacifique. Le Capv Thornton s'est retiré du service actif en 1975, mais il est demeuré commandant du Corps canadien des commissionnaires de la Colombie-Britannique jusqu'en 1985.

L'intérêt du Capv Thornton pour les navires et l'histoire maritime s'est manifesté dès son enfance, où il a commencé à illustrer des cuirassés, des yachts et divers navires de mutinés. Alors que le dessin est pour lui un passe-temps, l'ancienne revue *Crowsnest*, qui retrace l'histoire de la Marine royale du Canada de 1948 à 1965, remarque ses talents.

« Un jour, j'ai ramassé la revue Crowsnest », se



Le Capitaine de vaisseau à la retraite John Thornton montre des exemples de ses dessins sur une affiche pour le 75° anniversaire de la Marine en 1985.

rappelle le Capv Thornton. « J'ai soumis l'une de mes illustrations comme élément complémentaire et, à ma grande surprise, le rédacteur en chef a décidé de la publier. » Ses illustrations sont devenues des composantes mensuelles de la revue.

Publié en 1973, son livre intitulé *Warships 1860-1970* décrit l'évolution des navires de guerre sur près d'un siècle et renferme une collection fascinante d'illustrations. Il comprend aussi des récits concernant des navires jamais construits, des marins marchands au combat et des vaisseaux qui changeaient de couleur.

Les illustrations du Capv Thornton font partie du patrimoine de la Marine canadienne. On peut trouver des exemplaires électroniques de la revue *Crowsnest* sur le site du Projet Patrimoine de la Marine canadienne à www.navy.forces.gc.ca/project_pride/documents/documents_f.asp?section=1

Le Capv Thornton espère participer aux activités du Centenaire de la Marine l'an prochain pour se remémorer une étape importante de sa vie.

Un monument national est prévu pour célébrer le centenaire de la Marine

a Commission de la capitale nationale (CCN) invite des équipes d'artistes, d'architectes et de concepteurs-paysagistes à créer un monument national à Ottawa pour marquer le centenaire de la Marine canadienne l'an prochain. Ce monument rendra hommage aux hommes et aux femmes qui portent ou qui ont porté l'uniforme de la Marine.

La CCN et la Marine ont annoncé en février un concours pour la création de ce monument de 2 millions de dollars, qui sera dévoilé en mai 2011 au débarcadère de Richmond, où accostaient les embarcations sur la rivière des Outaouais il y a 200 ans. Cet endroit est en amont de la Colline du Parlement, près du Musée canadien de la guerre.

Un jury de renommée internationale regroupant des professionnels des arts et du design sélectionnera jusqu'à cinq équipes finalistes en fonction de leurs qualifications et de leur expérience. Ces équipes seront invitées à participer à la deuxième phase du concours, qui consistera à élaborer un concept de design et à le présenter au jury en octobre 2009. Le jury regroupe Malaka Ackaoui, architecte-paysagiste; Laura Brandon (Ph. D.), conservatrice et historienne; Joe Fafard, artiste; le Capitaine de vaisseau John Pickford, représentant de la Marine canadienne; Don Vaughan, architecte-paysagiste.





Par Shelley Lipke

ans les entrailles du NCSM *Calgary*, les moteurs diesel tournent et les générateurs bourdonnent pour faire avancer le navire de guerre. Pour assurer le bon fonctionnement, les techniciens de machines, ou les chauffeurs, passent leurs journées à travailler sous les panneaux, à monter et à descendre d'étroites échelles glissantes qui mènent à ces salles de machines bruyantes.

Le Matelot de 1^{re} classe Jay Clark est un de ces chauffeurs qui occupe ses journées à l'écart des autres membres de l'équipage du navire.

« Autrefois, les techniciens des machines étaient ceux qui remplissaient la chaudière de charbon, ils la chauffaient, d'où le surnom qu'on leur connaît encore aujourd'hui », raconte le Mat 1 Clark. « De nos jours, nous utilisons le diesel au lieu du charbon, nous n'avons donc plus de chaudière à chauffer, mais on nous appelle encore des chauffeurs. »

Avant même que le soleil se lève, le Mat 1 Clark se glisse hors du lit. Une fois habillé et rassasié, il parcourt les coursives jusqu'à la salle de contrôle des machines. Il y travaille avec un électricien, deux rondiers et un officier mécanicien de guart.

La salle de contrôle des machines est supervisée 24 heures par jour. À l'intérieur, des marins surveillent la pression et la vitesse de propulsion et, sur un écran, ils observent en direct les engrenages, les arbres d'hélice, les moteurs et les systèmes d'alimentation en carburant et en eau. Devant les écrans, les marins sont à l'affût d'un quelconque signe de chaleur ou de fumée.

Si un incendie se déclare en raison d'une surchauffe ou d'une défaillance, les chauffeurs s'y connaissent en lutte contre l'incendie.

« J'ai été formé par les meilleurs pompiers du navire », explique le Mat 1 Clark. « Ils nous ont enseignés à être des chefs d'équipe d'attaque – ceux qui arrivent les premiers sur les lieux d'un incendie. »



La journée du Mat 1 Clark commence à 5 h avec la lecture d'un rapport sur la consommation de carburant, et il procède ensuite à une série de vérifications. Il parcourt les salles des machines pour repérer une quelconque anomalie.

« Ainsi, je peux constater des sources de problème, comme de la fumée ou de la chaleur, bien avant que la caméra ne transmette les images dans la salle de contrôle des machines. Je peux aussi entendre si une machine fait du bruit et si elle a besoin d'être réparée », explique-t-il.

Une partie de la journée passe à réparer et à entretenir des machines de sorte que le navire fonctionne à son plein potentiel.

« En gardant le navire en parfait état, tout l'équipage tire parti de mon travail », ajoute le Mat 1 Clark.

Les réparations font souvent appel à de nombreux corps de métier. « Je travaille avec des manœuvriers qui voient à transporter les lourdes pièces d'équipement; les électriciens veillent à débrancher l'équipement afin que nous puissions travailler sans nous électrocuter; les magasiniers traitent nos demandes de pièces. Les techniciens de coque viennent parfois souder pour nous », commente le Mat 1 Clark.

Avant le départ du navire, le Mat 1 Clark attend les directives de l'équipage sur le pont ainsi que de celui dans la salle de contrôle des machines qui lui donneront

Suite à la page 12

Vous aimeriez devenir chauffeur? Visitez www.forces.ca pour en apprendre plus sur ce métier et les autres groupes professionnels de la Marine.



Données factuelles

Navires de défense côtière

a Marine canadienne dispose de 12 navires de défense côtière (NDC) de classe *Kingston* construits par Halifax Shipyards Ltd. Ces navires à rôles multiples ont été construits et inaugurés du milieu à la fin des années 1990 et leur équipage se compose presque entièrement de membres de la Réserve navale. Les navires ont été conçus et construits en fonction de normes commerciales, bien que leur stabilité, leur système de protection contre les inondations, leur maniabilité et leur capacité d'entreposage des munitions adhèrent à des normes militaires.

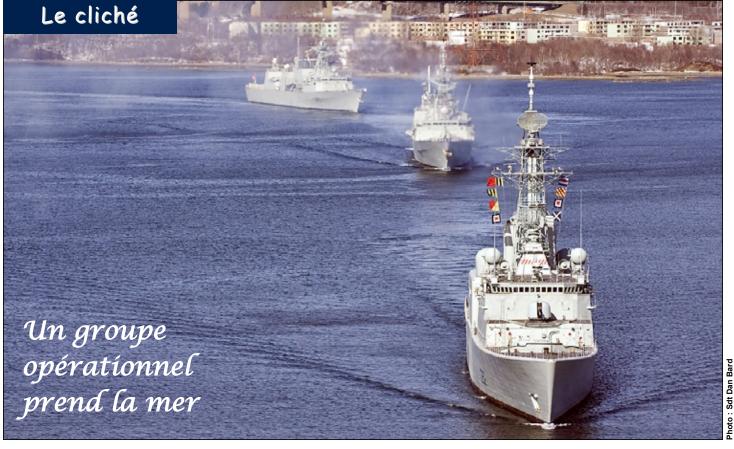
Les NDC ont pour mission principale la surveillance et la patrouille côtière. La surveillance côtière consiste en des opérations et exercices de nature générale, des opérations de recherche et sauvetage, le maintien de l'ordre, la protection des ressources et de la souveraineté, ainsi que la patrouille des pêches. Les NDC représentent une solution de rechange économique aux unités majeures de surface pour les patrouilles de

routine, qui sont néanmoins importantes, car elles sont essentielles au maintien de notre souveraineté et à la protection de notre littoral. Les 12 navires sont répartis également entre les deux côtes.

On peut munir les NDC de charges utiles pour permettre une capacité limitée de lutte contre les mines. La conception des navires leur permet d'accepter quatre charges utiles modulaires : un système mécanique de dragage de mines, un système de levé de fonds marins, un véhicule d'inspection des objets de fond et un système d'intervention sur grands fonds marins. Ceux-ci peuvent être installés ou désinstallés en moins de 12 heures. Pendant les opérations de levé des fonds marins, les navires déploient un « poisson » partiellement contrôlable, lui-même équipé d'un sonar à balayage latéral. Ce système remorqué crée des images et une banque de données de l'état du fond marin et des objets qui s'y trouvent, en vue de recherches subséquentes. La banque de données peut par la suite être utilisée au cours d'opérations de chasse aux mines, pour éviter, par exemple, l'étude d'objets connus et déjà repérés. Un véhicule télécommandé (inspection d'objets de fond ou intervention sur grands fonds marins) peut aussi être déployé pour examiner de plus près les objets qui ont été trouvés.







Un groupe opérationnel de navires de guerre canadiens a quitté Halifax à la mi-février dans le cadre d'un exercice intensif au large de la côte est de l'Amérique du Nord. Les NSCM Athabaskan, St. John's et Toronto ont fait un défilé cérémonial, puis ont convergé dans le bassin de Bedford pour quitter le port en formation. Le Contre-amiral Paul Maddison, commandant de la Force opérationnelle interarmées de l'Atlantique et des Forces maritimes de l'Atlantique, a passé les navires en revue lorsqu'ils ont défilé devant son quartier général à l'arsenal CSM. Les NSCM Preserver et Montréal participeront aussi à cet exercice, rejoignant le groupe opérationnel en route. Pendant l'exercice, le groupe opérationnel collaborera avec les navires américains USS Cole et USS Kauffman. Des hélicoptères Sea King de la 12º Escadre Shearwater, en N.-É., des aéronefs de patrouille maritime Aurora de la 14º Escadre Greenwood, en N.-É., des avions de chasse CF-18 de la 3º Escadre Bagotville, au Québec, et des aéronefs de patrouille maritime P3 Orion de la marine américaine prendront aussi part à cet exercice. Le mandat du groupe opérationnel s'inscrit dans le cadre d'une série d'exercices de la Flotte visant à développer la capacité des unités dans tous les domaines de la guerre maritime.



Courrier des lecteurs:

Bien qu'elle soit d'apparence différente de la publication qui existait quand je me suis joint à la Marine, j'aime bien la revue actuelle, car je la trouve

informative et bien écrite. J'envie réellement ceux qui sont en service aujourd'hui et les nombreuses occasions à leur disposition pour faire valoir leurs aptitudes et leurs compétences lors d'une mission. Les choses ont bien changé depuis les traversées en triangle, les patrouilles de surveillance des pêches et les exercices d'entraînement occasionnels que nous effectuions quand j'étais matelot. Bravo Zulu à tous ceux qui servent et félicitations pour cette excellente publication. **Wayne M. Reardon, CD**, *Mission, C.-B.*

Plus de chaudière à chauffer...

Suite de la page 10

le signal de démarrer les turbines à gaz.

Après le démarrage, il fait le tour complet du compartiment, inspectant les turbines en cas de fuite, de flammes ou de fumée avec une lampe de poche.

Ses journées se prolongent au-delà de la norme, elles durent souvent de 16 à 18 heures, et il lui arrive de travailler pendant 12 heures d'affilée à réparer des machines; ces journées sont toutefois rares.

« Voilà pourquoi j'aime particulièrement dormir. On ne sait jamais quand les problèmes vont survenir », dit-il. « J'adore mon travail de chauffeur. J'aime le travail manuel et les aspects techniques de ce métier. »

Vos commentaires sont toujours les bienvenus; faites-nous en part à darlene.blakeley@forces.gc.ca