La Vigie

Vol. 4, nº 4 Hiver 2010

Chef d'état-major de la Force maritime

MARINE CANADIENNE

Navires canadiens en formation lors d'un important exercice de groupe opérationnel. PAGE 4

Vérification de l'état de préparation au combat

Photo : Cpl Johanie Maheu

DANS NOS PAGES

La Marine apporte de l'aide aux Terre-Neuviens

PAGE 6

La Marine commémore le jour du Souvenir

PAGE 14

Le projet « Œuvre d'amour » tire à sa fin

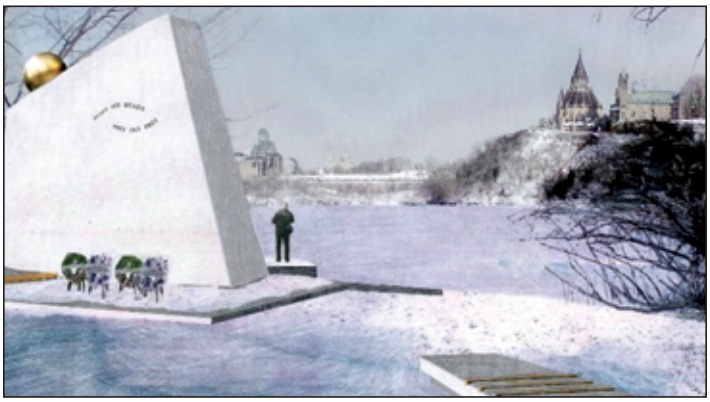
Pour le Capitaine de vaisseau à la retraite John Pickford, cette année de célébration du Centenaire de la Marine canadienne (CMC) a constitué un amour de travail.

Nommé chef de projet du CMC il y a près de six ans, il a assisté à la préparation des célébrations, consistant d'abord en un ensemble d'idées sur papier, jusqu'à la série d'événements qui ont remporté un immense succès tout au long de l'année.

« C'était très gratifiant », affirme le capitaine. « Nous avons réellement trouvé l'équilibre entre la commémoration, la célébration et l'engagement. »

Le Capv Pickford a commencé à préparer les activités de commémoration du 100e anniversaire de la Marine au début de 2005, lorsqu'il a pris sa retraite de la Marine régulière; il s'est alors joint à la Réserve navale et s'est porté volontaire pour la planification du Centenaire. En tant que marin dévoué ayant cumulé plus de 36 ans dans la Marine, le Capv Pickford, avec son sens profond de l'histoire, son respect des antécédents navals de sa famille et son expérience de travail durant les célébrations du 75e anniversaire de la Marine, était un candidat de premier choix.

« J'ai eu le privilège d'être choisi pour travailler au projet du Centenaire, » dit-il. « Je voulais faire ma part pour promouvoir la Marine du mieux que je le pouvais. »



Représentation artistique du nouveau monument national de la Marine.

Photo : Fiducie du patrimoine ontarien

Le Capv John Pickford est debout près de la plaque de la Fiducie du patrimoine ontarien en l'honneur de Sir Charles Edmund Kingsmill, premier directeur du Service naval canadien.

Le Capv Pickford a débuté l'élaboration du projet du Centenaire seul dans le bureau de projet. Avec le temps, des membres du personnel se sont graduellement ajoutés pour former une équipe de six personnes. Le groupe a entrepris un remue-méninges avec détermination, puis est parvenu à créer un programme de mise en marché et de promotion très réussi, de même qu'une série d'événements qui se sont étalés dans tout le pays.

« Tous les membres de l'équipe ont travaillé très fort », affirme le Capv Pickford. « Obtenir le genre de produits que nous avions en tête a exigé beaucoup d'efforts. Les membres de l'équipe méritent tous les honneurs - c'est grâce à eux que cela a été possible. »

Le bureau de projet a reçu le soutien de nombreux groupes et organisations lors de l'élaboration des produits et de l'organisation des événements, y compris au sein même de la Marine, du ministère de la Défense nationale et des Forces canadiennes, ainsi que de groupes externes

Conseillère principale
Capitaine de frégate Denise LaViolette
Directrice - 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 Dean McFadden. Veuillez nous faire parvenir vos commentaires à l'adresse suivante :
Direction des Affaires publiques de la Marine
Quartier général de la Défense nationale
10e 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 : Un canot pneumatique à coque rigide du NCSM *Montréal* transporte des vivres dans le cadre de l'opération *Lama*.
Sauf indication contraire, tous les articles sont rédigés par Darlene Blakeley.

tels que la Commission de la capitale nationale (CCN), Postes Canada, la Monnaie royale canadienne, les parlementaires, le milieu des affaires canadien et de nombreux groupes oeuvrant dans le domaine naval.

« Certaines discussions ont duré des années », affirme le Capv Pickford. Par exemple, les idées telles que la création d'un monument naval national à Ottawa, de pièces de monnaie et de timbres commémoratifs et la commande de six tableaux créés par des peintres reconnus de l'art maritime, ont été développées pendant de longues périodes et ont exigé le recours à un cadre juridique.

Les revues internationales de la Flotte (RIF), ayant lieu sur les deux côtes, nécessitaient également une planification à long terme, particulièrement celle de la côte est qui accueillait la Reine Elizabeth II. « Cette revue impliquait beaucoup de travail, même si nous n'avons su que quelques mois avant la RIF que la Reine viendrait », dit le Capv Pickford.

De plus, dans un effort visant à rapprocher la Marine des Canadiens, un spectacle musical itinérant mettant en valeur un siècle d'histoire et de service naval au Canada a traversé le pays et 235 cadres commémoratifs ont été remis aux collectivités dont les noms avaient été portés par des navires au cours des cent dernières années.

Pour le Capv Pickford, qui a proposé un grand nombre de ces idées et qui a participé aux moindres détails, trois faits l'ont marqué personnellement durant l'année : la présentation de la cloche du Centenaire au Sénat canadien en mai, qui visait à souligner le jour d'anniversaire de la Marine (le 4 mai), la cérémonie d'inauguration des travaux pour la construction du monument naval national et l'occasion de rencontrer les petits-enfants de l'Amiral Sir Charles Edmund Kingsmill, le premier directeur du Service naval canadien. « Rencontrer des membres de sa famille m'a beaucoup ému », avoue le Capv Pickford. « Ils ont conservé toutes ses médailles et ses lettres personnelles. Ce fut un grand honneur de les rencontrer. »

Michael Kingsmill a présenté au Capv Pickford le pavillon blanc original de son grand père, usé et taché, mais d'une importance historique de grande valeur. Le Capv Pickford l'a remis au Musée naval du Canada.

Bien que des centaines d'événements célébrant le Centenaire ont eu lieu au cours de l'année, deux autres cérémonies sont prévues en 2011. D'une part, la Marine, conjointement avec la CCN, procédera en septembre au dévoilement du monument naval national au débarcadère Richmond, un promontoire qui s'avance au-dessus de la rivière des Outaouais. D'autre part, des plaques commémoratives seront dévoilées par la Commission des lieux et monuments historiques de Parcs Canada, reconnaissant l'Amiral Kingsmill comme un Canadien exceptionnel, ainsi que l'établissement du Service naval en 1910.

Le Capv Pickford est confiant que l'héritage du centenaire de la Marine sera perpétué par les comités communautaires créés pour des événements spécifiques, par les programmes d'information du public qui ont rapproché la Marine des Canadiens d'une façon très personnelle et par les modules éducatifs qui seront maintenus en ligne par des organisations telles que le Musée canadien de la guerre, *Canadian Geographic* et Scouts Canada. De plus, les deux livres publiés en l'honneur du Centenaire, *Le Service naval du Canada 1910-2010, Cent ans d'histoire* et *Le marin-citoyen, Chroniques de la Réserve navale du Canada 1910-2010*, sont les pièces historiques de l'année.

En effectuant le bilan de ces six années de sa vie dévouées à la planification du Centenaire, le Capv Pickford se dit satisfait du résultat. « En fin de compte, tout s'est terminé mieux que prévu. Tout ce que nous voulions accomplir, nous l'avons fait. Ce fut véritablement un travail fait avec amour. »

Photo : Cpl Kate Duggan

Lancement de « *Le Marin-citoyen* »

Les auteurs Michael L. Hadley, à gauche, et Rich Gimblett, au centre, ainsi que le Commodore Jennifer Bennett, commandant de la Réserve navale du Canada, présentent le livre Le Marin-citoyen à l'occasion de son lancement officiel à la Pointe-à-Carcy (Québec) le 18 novembre. Le livre, somptueusement illustré, a été produit dans le cadre du Centenaire de la Marine canadienne. Il relate l'histoire de la Réserve navale de 1910 à 2010. Pour vous le procurer : http://www.amazon.ca/Citizen-Sailors-Chronicles-Canadas-1910-2010/dp/1554888670.

Exercice de vérification de l'état de préparation au combat

Les Forces maritimes de l'Atlantique ont mené un exercice de groupe opérationnel au large des États-Unis au cours des mois de novembre et décembre. Les NCSM *Athabaskan*, *Charlottetown*, *Fredericton*, *Glace Bay*, *Montréal* et *Shawinigan*, ainsi que des navires américains et des ressources aériennes des deux pays, ont participé à l'exercice TGEX 2-10, conçu pour optimiser la préparation au combat et la mise sur pied de la force, à la fois au niveau des unités et des groupes opérationnels. L'exercice portait sur la lutte anti-sous-marine, antiaérienne et antinavire, la détection de mines, le matelotage, les opérations de recherche et sauvetage, la mécanique et les opérations d'interdiction maritime comme l'arraisonnement de navires, préparant aux opérations de surveillance des pêches, de lutte contre le trafic de drogues et la piraterie.

En haut : Le Ltv Phil Durand, du NCSM* Athabaskan*, vérifie le relèvement pendant que le NCSM* Charlottetown *apparaît en arrière-plan.

***Ci-dessus, à gauche : Le M 2 Jeremy Wiseman, à gauche, et le Mat 3 Nick Fancy communiquent par signaux à partir du NCSM* Athabaskan.**

À gauche : Un marin à bord du NCSM* Athabaskan*, tire une arme semi-automatique C7 lors de l'exercice du groupe opérationnel.

Photos : Cpl Johanie Maheu

À droite : Le M 2 Donald Perrie hisse les drapeaux à bord du NCSM Athabaskan *lors de l'exercice du groupe opérationnel.*

Ci-dessous : Le pont du NCSM Athabaskan *est très occupé durant l'exercice.*

En bas : Des navires canadiens voguent en mer agitée lors de l'exercice au large de la côte Est des États-Unis.

La Marine apporte de l'aide aux Terre-Neuviens après le passage de l'ouragan

Les Terre-Neuviens ne sont pas étrangers à la Marine. Par contre, il est rare qu'ils voient des marins débarquer pour leur venir en aide à la suite d'une catastrophe naturelle comme l'ouragan Igor.

L'ouragan, qui s'est abattu sur la province le 21 septembre, a détruit des ponts, balayé des routes, laissé des résidents sans courant et en a isolé certains dans leur maison.

Plus de 1 000 membres des composantes aériennes, terrestres et maritimes des FC ont participé à de multiples tâches aux côtés du gouvernement du Canada et de Terre-Neuve-et-Labrador dont la livraison d'approvisionnements essentiels comme de la nourriture, de l'eau, du matériel médical et du carburant, l'évacuation médicale, le transport des équipes et du matériel de réparation des lignes électriques, la livraison de génératrices, la réparation des routes et des ponts, et le transport des équipes d'analyse du génie.

Appelée Opération Lama, cette mission de secours humanitaire nationale était dirigée par le Commandement Canada, responsable des opérations courantes et de contingence des FC en Amérique du Nord, et conduite par la Force opérationnelle interarmées (Atlantique) (FOI(A)).

Photo : Cpl Francis Gauthier

***Le Capc Daniel Charlebois, au centre, commandant en second du NCSM* Fredericton*, évalue la situation durant l'opération* Lama.**

La Marine a dépêché trois frégates sur les lieux soit les NCSM *Fredericton*, *St. John's* et *Montréal* qui se sont rendues près des communautés des régions côtières qui ont été les plus fortement touchées. Elles ont servi de plates-formes pour les hélicoptères et de moyen de transport pour le personnel et l'approvisionnement. On a détaché le *St. John's* au large de la péninsule de Burin; le *Montréal* près de la péninsule de Bonavista et le

Photo : Sdt Dan Bard

Le PM 1 Robert Robinson, capitaine d'armes du NCSM* St. John's*, examine les dégâts des routes à Lower Amherst Cove (T.-N.-L.).

Fredericton, qui a changé de cap vers Terre-Neuve alors qu'il était en route vers Halifax après son déploiement dans les Grands Lacs, a également contribué à l'opération.

Terre-Neuve a toujours entretenu des liens forts avec la Marine. Soixante des 220 membres de l'équipage du NCSM *Fredericton* sont originaires de Terre-Neuve. Certains viennent même des nombreuses collectivités qui bordent la baie Bonavista. Le Matelot de 2e classe Mitchell Stokes compte parmi ceux-là. Originaire de New-Wes-Valley, il affirme que l'opération de secours a une grande signification pour les gens de Terre-Neuve. « Il est bon de savoir qu'il y a des gens qui se soucient de ce qui se passe et qui sont prêts à aider, dit-il. Nous avons déjà montré que la marine peut aider des pays éloignés comme Haïti. Maintenant, nous montrons que nous pouvons être utiles chez nous aussi. »

Photo : Cpl Rick Ayer

Le Ltv Daniel Roddick, du NCSM* Montréal*, à gauche, consulte la carte des secteurs des plus touchés par l'ouragan Igor, en compagnie de Jim Miller, maire de Trinity (T.-N.-L.).

Aussi fières et indépendantes que soient ces communautés, elles se sont montrées reconnaissantes de l'aide reçue. « Ce qui m'a surtout frappé au cours de cette opération, c'est l'esprit de résistance des citoyens, déclare le Capitaine de frégate John Zorz, commandant du Fredericton. Ils se sont serré les coudes, ont mis en commun leurs provisions et leur matériel, et ont relevé ce défi avec une incroyable ténacité. »

Photo : Cpl Rick Ayer

Des membres d'équipage du NCSM* Montréal *fixent des câbles de sécurité aux barils de carburant qui doivent être transportés à terre par un hélicoptère Sea King.

Les trois navires ont quitté la région le 3 octobre.

Rédigé à partir de documents fournis par le Ltv Ed Stansfield.

Un officier de marine remporte le prix *Trailblazers and Trendsetters*

Un officier supérieur de la Marine a été nommé au Top 100 des Canadiennes les plus influentes par le Réseau des femmes exécutives le 29 novembre.

Le Capitaine de frégate Josée Kurtz, première femme à commander un gros navire de guerre canadien, s'est mérité le prix *Xstrata Nickel Trailblazers and Trendsetters*.

Second du NCSM *Ville de Québec* en 2008, le Capf Kurtz a participé à des missions d'escorte et de lutte contre la piraterie dans le cadre du Programme alimentaire mondial de l'ONU, et assuré la livraison de denrées essentielles en Somalie. En janvier 2010, elle a assumé le commandement du NCSM *Halifax* lors de l'opération de secours à Haïti à la suite du tremblement de terre. Elle occupe maintenant le poste de chef d'état-major au quartier général de la Flotte canadienne de l'Atlantique.

Le Top 100 des Canadiennes les plus influentes constitue la plus haute distinction pour les femmes performantes dans les secteurs privé, public et sans but lucratif, la sélection se faisant par un comité consultatif indépendant.

La biographie du Capf Kurtz se trouve à l'adresse suivante : www.top100women.ca.

Le Capitaine de frégate Josée Kurtz

Le NCSM Algonquin *arrive à Esquimalt (C.-B.), après un déploiement de quatre mois. EN ENCART : Le commandant de* l'Algonquin, *le Capitaine de frégate Angus Topshee, salue ses filles à son retour au pays.*

Photos : Sdt Malcolm Byers

Les navires suscitent la bonne volonté

Par le Capt Quentin Wyne

Les familles étaient joyeuses le 23 octobre à la BFC Esquimalt lorsque les NCSM *Algonquin*, *Protecteur* et *Vancouver* sont arrivés au pays après un déploiement de quatre mois dans le cadre de l'opération Pacific Amistad. La Musique des Forces maritimes du Pacifique se trouvait également sur la quai pour accueillir les navires, en mer depuis le 14 juin, qui se sont rendus au sud jusqu'à Valparaiso, au Chili, et à l'ouest jusqu'à Hawaii.

L'opération Pacific Amistad était le nom collectif d'une série d'exercices et d'activités constituant ensemble les efforts de la flotte de bâtir une capacité et une interopérabilité avec les flottes navales d'Amérique du Nord, du Sud et centrale, ainsi que du Pacifique. La diversité de l'instruction et des activités menées reflètent la portée croissante des tâches auxquelles fait face la Marine canadienne au sein de la collectivité internationale.

« Ce déploiement nous a donné l'occasion de travailler dans un milieu dynamique et réaliste, de montrer de quoi nous étions capables auprès de nos alliés, a indiqué le Contre-amiral Nigel Greenwood, commandant des Forces maritimes du Pacifique. En plus d'accroître notre état de préparation opérationnelle, nos navires ont servi d'ambassadeur pour le Canada en renforçant nos rapports actuels avec nos partenaires internationaux d'Amérique centrale et du Sud. »

Dans le passé, la présence du Canada en mer était principalement militaire, son rôle étant principalement traditionnel. Aujourd'hui, ses fonctions comprennent des opérations d'application de la loi et de nouveaux défis provenant de l'augmentation générale des activités maritimes à proximité immédiate du Canada, avec les patrouilles de souveraineté et environnementales, ainsi que la surveillance des activités d'immigration illégale par voies maritimes.

L'expérience récente a vu l'utilisation croissante de navires spécialement modifiés afin d'éviter la détection de la contrebande et suffisamment sophistiqués pour déjouer les organismes de maintien de l'ordre. Les exercices et les opérations qui ont été menés cet été sous l'égide de la Force opérationnelle interorganisationnelle Sud des États-Unis et en collaboration avec d'autres pays, ont été conçus afin de réunir des capacités militaires uniques pour contrer les menaces de plus en plus sophistiquées associées au commerce de la drogue et autres activités criminelles.

L'opération Pacific Amistad comprenait également une série d'activités de relations externes comprenant des projets communautaires, telle la réparation et l'amélioration d'un orphelinat au Pérou, ainsi que la visite d'un hôpital pour enfants handicapés au Chili. L'ambassade du Canada a organisé une réception à bord du NCSM *Algonquin* à Valparaiso, au Chili, au cours de laquelle l'ambassadeur du Canada a souligné l'engagement continu du Canada dans la région et nos intérêts croissants à développer des liens en Amérique du Nord, du Sud et centrale.

Les marins de retour peuvent être fiers d'avoir surmonté tous les défis de l'opération Pacific Amistad, de même que de la capacité de la Marine d'effectuer les tâches qui lui sont demandées dans le monde.

Le NCSM *Moncton* vient en aide à des pêcheurs

Par le Lieutenant de vaisseau R. Blair Eavis

Illustrant de belle façon comment la marine vient en aide aux Canadiens, le navire de défense côtière NCSM *Moncton* a secouru un navire de pêche en détresse durant une tempête dans l'Atlantique, le 6 octobre.

Affecté à la surveillance des pêches au large de Terre-Neuve, le *Moncton* s'est amarré à proximité de la communauté de St. Lawrence, à T.-N.-L., afin de se protéger des vents violents et de la haute mer. Peu avant minuit, le navire reçoit un ordre de recherche et de sauvetage du centre conjoint de coordination de sauvetage à Halifax, demandant de porter secours à un navire situé à 110 milles marins au sud de la péninsule de Burin. En moins de quinze minutes, le navire a levé l'ancre et pris le large.

En dépit du mauvais temps, le *Moncton* a fait route à vitesse maximale, arrivant au Banc de Saint-Pierre avant l'aube. Le navire de pêche de vingt mètres, le *Scotia Harvester*, avec six personnes à bord, était privé de courant, ce qui immobilisait son système de propulsion et empêchait le fonctionnement de ses pompes de cale.

Une équipe de secours s'est rendu à bord du navire de pêche pour évaluer la situation. Après examen, on a déterminé que le bateau de pêche devait être réparé dans des installations côtières. Comme les conditions continuaient de se détériorer, on a décidé de remorquer le bateau jusqu'au port le plus proche. On a attaché un câble de remorquage au *Scotia Harvester* et le *Moncton* a entrepris le retour vers la côte.

Des vents soutenus excédant 30 nœuds, avec des rafales de 40 nœuds et une mer de quatre à cinq mètres de hauteur rendaient l'opération vraiment difficile. L'état défavorable de la mer a causé la rupture du câble deux fois au cours de la journée et il était impossible d'utiliser le bateau pneumatique à coque rigide pour tenter de raccrocher le câble de remorquage. La seule façon de faire était d'approcher le *Moncton* suffisamment pour pouvoir lancer des câbles et des appareils de remorquage entre les deux navires. Chaque fois, le commandant du *Moncton*, le Capitaine de corvette Malcolm Musgrove, s'approchait à quelques mètres du *Scotia Harvester* pour permettre aux équipages de se passer l'équipement nécessaire.

Photo : NCSM Moncton

Le NCSM* Moncton *remorque le bateau de pêche Scotia Harvester suite à une panne de courant complète, au sud de la péninsule Burin.

Après 36 heures de remorquage dans des conditions extrêmes, le *Moncton* a finalement réussi à transférer le *Scotia Harvester* au navire de la Garde côtière canadienne *W. Jackman* à l'extérieur de St. Lawrence, T.-N.-L. et a poursuivi sa surveillance des pêches.

Informez-vous en ligne!

* Pour en apprendre plus sur l'histoire navale du Canada depuis 1910 en consultant des centaines d'objets et d'images issus des collections du Musée canadien de la guerre et de ses partenaires, visitez : www.warmuseum.ca/cwm/exhibitions/navy/home-f.aspx
* Le documentaire historique en quatre parties Convoy, qui a récemment remporté le premier prix de la catégorie documentaire historique au 21e Festival du film militaire à Bracciano, en Italie, peut être visionné en ligne à l'adresse : www.history.ca/ontv/titledetails.aspx?titleid=248473

Un marin canadien sert à bord d'un bâtiment américain

Par le Matelot de 1re classe Chris Legge

Avoir la chance, en tant que matelot canadien, de servir sur un navire militaire américain n'est pas affaire courante. J'ai passé les deux dernières années au sein du détachement canadien du *Naval Ocean Processing Facility* à Whidbey Island, dans le Puget Sound, dans l'État de Washington, et même pour nous, les occasions d'aller en mer aux côtés des Américains sont rares. Nous travaillons avec un système intégré de surveillance sous-marine, un programme de la marine qui utilise l'acoustique pour repérer des sous-marins sur de vastes distances. Ce système est constitué de réseaux d'hydrophones parcourant le fond océanique et de navires remorquant des réseaux mobiles. Le Canada collabore à ce projet depuis les années 1950, cependant les navires remorqueurs de réseaux sont généralement pilotés exclusivement par des marins américains.

Récemment, les Canadiens ont eu l'occasion d'aller en mer à quelques reprises et lorsque l'on m'a offert la chance d'embarquer sur le navire *Impeccable* de la U.S. Navy (USNS), je n'ai pas pu refuser. Ce navire de surveillance des océans est basé au Japon, donc avant même de commencer mon expédition en mer, j'avais un long vol à effectuer.

Lorsque je me suis approché du *Impeccable,* la première chose que j'ai constatée est son étrange silhouette. Ce navire ne ressemblait en rien à la frégate NCSM *St. John's*, sur laquelle j'avais servi pendant quatre ans à Halifax. Ce grand vaisseau gris à deux coques ressemblait à un contenant de rations en acier, maintenu à flot par deux torpilles géantes. En franchissant la coupée, j'ai remarqué que les torpilles géantes étaient plutôt des pontons et j'ai immédiatement présumé que les prochains mois ne seraient pas de tout repos.

***De gauche à droite : Le Mat 1 Chris Legge, Mark Paine, capitaine de* l'Impeccable*, et Lou Ernald D. Patricio, technicien de sonar de la marine américaine, à bord de* l'Impeccable.**

J'ai été accueilli à bord par l'équipage, composé d'hommes et de femmes vêtus de combinaisons et non d'uniformes militaires. À tire de navire auxiliaire, l'*Impeccable* est opéré par un personnel très varié. L'équipage était composé de techniciens de sonar de la marine, d'une équipe de sécurité de la marine américaine provenant de Guam, d'un groupe de marins marchands civils et de plusieurs experts en équipement civils. Et maintenant, l'équipage comptait même un marin canadien.

Sur le *St. John's*, les mess comptaient de12 à 40 matelots. C'est donc dire que d'embarquer sur un navire où les civils ont leur propres appartements et où même les militaires partagent des cabines à deux ou à trois occupants constituait une toute nouvelle expérience. Chaque cabine est munie d'un réfrigérateur, d'une télé, d'un cabinet de toilette privé et même d'un hublot ou deux permettant d'évaluer l'heure du jour. J'apprécie vraiment le luxe et l'intimité qui me sont offerts.

Mon emploi du temps est semblable à celui qui était le mien lors d'autres déploiements. Je me lève à 2 h du matin et j'effectue des exercices de mise en forme matinale pour commencer la journée, puis je m'assure de prendre une tasse de café pour me préparer au quart de huit heures. Parfois, lorsque le trafic maritime est particulièrement lourd, je me positionne en vigie sur le pont mais généralement, je passe le quart à surveiller le sonar ou à donner de la formation.

Maintenant que notre déploiement est bien engagé, je constate que la navigabilité du bâtiment est assez impressionnante. Les pontons massifs fendent les vagues de l'océan tout en douceur, même sur une mer de force

Le bâtiment de la marine américaine,* l'Impeccable*, navire de surveillance océanique basé au Japon, a accueilli le Mat 1 Chris Legge pendant un certain temps.

élevée. Le modèle inhabituel de coque produit une navigation imprévisible mais familière, semblable à un trajet en train sur des rails rouillés.

Nous avons reçu de bonnes nouvelles suite à une escale à White Beach, à Okinawa, que nous avons effectuée vers la fin du voyage. J'ai également découvert que de nombreux règlements accompagnent ces visites, car je suis maintenant traité comme les autres marins américains. J'ai appris qu'il existait des conventions comme le système de jumelage et les jetons de nuit, dont j'ignorais l'existence.

Cette expédition m'a enseigné beaucoup de choses que je transmettrai aux autres Canadiens à mon retour à Whidbey Island. J'ai appris autant de mes compagnons de bord qu'ils ont appris de moi et j'éprouve maintenant encore plus de respect pour mes homologues américains. Je suis fier d'avoir eu l'occasion de représenter le Canada et cette expérience a été vraiment mémorable.

Photo : Marine américaine

Travailler avec nos alliés

À partir de la gauche : le Vice-Amiral Robert C. Parker, commandant de la Garde côtière américaine (Atlantique); le Contre-amiral David Gardam, commandant de la Force opérationnelle interarmées de l'Atlantique de la Marine canadienne; le Vice-Amiral Daniel P. Holloway, commandant de la Deuxième flotte américaine et le Capitaine de frégate Michael Riley, commandant du navire de combat littoral USS* Independence*, visitent le navire. Les marins participaient à la quatrième rencontre annuelle tripartite tenue les 16 et 17 novembre, à Norfolk (Virginie), afin de coordonner des activités d'entraînement futures, planifier en vue de menaces potentielles et renforcer les relations avec les partenaires et alliés.

Un membre de la Réserve navale reçoit la Médaille de la bravoure

Une réserviste navale, qui a perdu la vie en tentant de sauver un garçon de quinze ans des eaux tumultueuses de la rivière Rideau à Merrickville, en Ontario, a été honorée de la Médaille de bravoure.

La décoration posthume a été remise à la mère du Matelot de 1re classe Roxanne Lalonde, Riemke Bles, par David Johnston, le gouverneur général du Canada, lors d'une cérémonie à Rideau Hall, le 22 octobre.

La tentative de sauvetage a eu lieu le 21 avril 2007; le Mat 1 Lalonde est parvenue à la base d'un barrage de la rivière Rideau, où on l'a informée que le garçon était probablement coincé sous les chutes. Sans hésitation, elle a sauté dans les eaux glacées pour aller à sa recherche, mais a été happée par un puissant courant de fond qui l'a entraînée au centre de la rivière. Des personnes sur la rive ont tenté de lui lancer un cordage de sécurité, mais le courant fort l'a rapidement transportée en aval. Ni le garçon ni le Mat 1 Lalonde n'ont survécu.

La Médaille de bravoure reconnaît les actes de bravoure accomplis dans des conditions dangereuses.

Photos : Musée naval de l'Alberta

À la recherche du

SHAWINIGAN

Le NCSM Shawinigan *est l'un des six navires de guerre canadiens disparus en mer lors de la bataille dans le Golfe du Saint-Laurent, pendant la Seconde Guerre mondiale et l'un des trois navires perdus pendant la guerre qui n'ont laissé aucun survivant. Dans le cadre des événements marquant son centième anniversaire, la Marine a rappelé la disparition du Shawinigan et de son équipage au cours d'une cérémonie de commémoration tenue le 27 novembre, à Port aux Basques, T.-N.-L., à proximité des eaux abritant son dernier lieu de repos.*

Par l'Enseigne de vaisseau de 1re classe Gordon Laco

Des navires ont été perdus au large des côtes de Terre-Neuve depuis l'arrivée hésitante des premiers Européens sur ses plages rocailleuses. Le marchand viking *Bjarni Heriolfsson* fut le premier à laisser un compte rendu écrit, mais ce récit mentionne qu'ils ont trouvé « la quille d'un navire naufragé » à leur arrivée. Les côtes de Terre-Neuve sont aussi dangereuses qu'elles sont magnifiques.

De temps à autre, l'Homme ajoute aux dangers de la nature. Les guerres de la civilisation ont souvent, dans l'Histoire, atteint Terre-Neuve; l'épisode le plus récent étant la Seconde Guerre mondiale. Le nombre le plus important de vies canadiennes perdues au cours d'une action en mer durant cette guerre fut lorsque le traversier faisant la navette entre Sydney et Port aux Basques, le *Caribou*, fut torpillé et coulé en 1942. Pour les Terre-Neuviens, la guerre n'était pas un événement qui se produisait au loin et dont on lisait les comptes rendus dans les journaux; elle se déroulait à leurs portes et les soldats volontaires n'étaient pas les seuls à payer de leur vie : ils étaient accompagnés de leur épouse, de leurs enfants, de leurs parents.

Peinture du bouclier de canon non officiel du Shawinigan lors de la Seconde Guerre mondiale.

La Marine royale canadienne organisa une série de patrouilles le long des côtes, mais ne put empêcher la perte de 15 navires marchands et militaires, qui furent coulés par l'ennemi avant la fin de la guerre. Une des plus tragiques de ces pertes fut le torpillage du NCSM *Shawinigan* (K136) au large de Port aux Basques. La Marine n'a jamais oublié et a effectué au fil des années plusieurs tentatives visant à combler les nombreux trous dans ce qui s'est passé en cette terrible nuit.

Immédiatement après la guerre, des officiers du renseignement des armées alliées commencèrent à rassembler et à étudier les archives militaires allemandes dont ils s'étaient emparés. On découvrit qu'un des rares sous-marins allemands à avoir survécu à la guerre était le U-1228. Lorsque fut émis en mai 1945 le signal ordonnant à tous les sous-marins de faire surface,

de hisser un pavillon noir et de se rendre, le U-1228 se trouvait au large de la Nouvelle-Angleterre; il s'est donc rendu à la Marine américaine. L'étude de ses journaux de bord et de ses archives opérationnelles révéla que, alors qu'il terminait une patrouille au large des côtes de Terre-Neuve en novembre 1944, il déclara avoir coulé un navire de guerre allié. Une vérification rapide confirma que nous avions en effet perdu un navire cette nuit-là; la cause de la perte du NCSM *Shawinigan*, qui était jusque-là sur la liste des bâtiments disparus, était enfin connue.

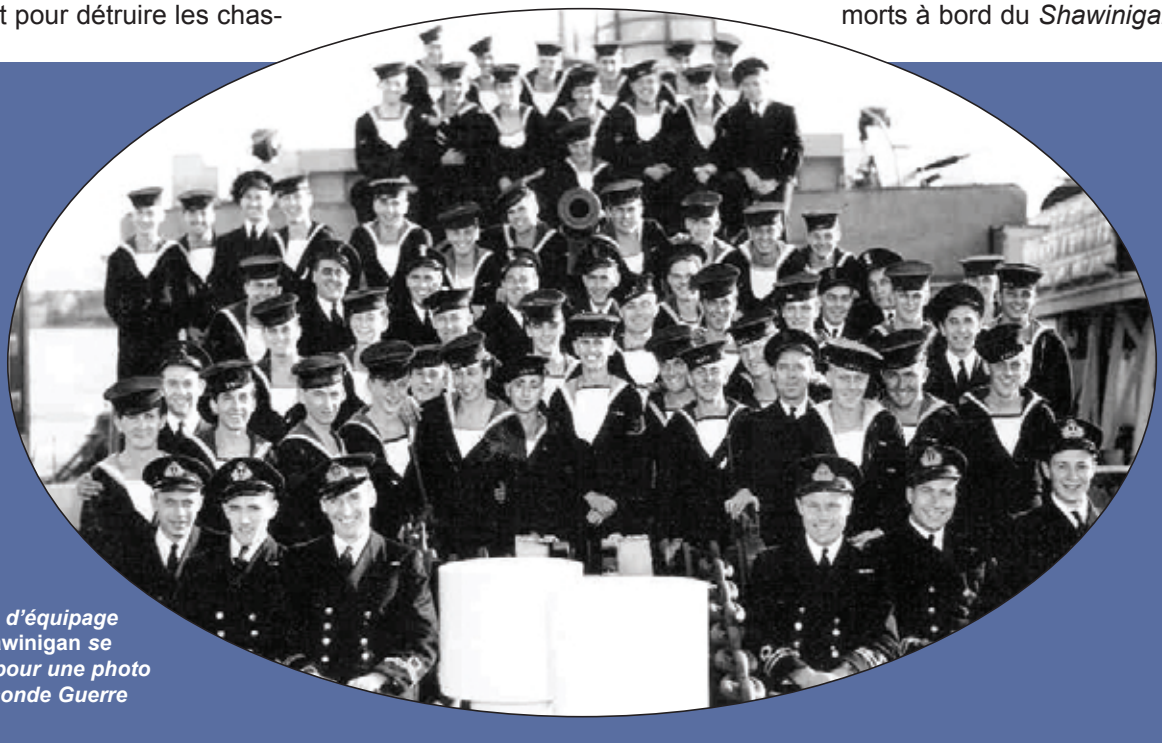
Le monde revint à la paix et plusieurs décennies s'écoulèrent. Au début des années 1990, le Service hydrographique du Canada, l'organisme fédéral chargé de faire des levés des eaux canadiennes et de produire les cartes de navigation à l'intention des marins, porta son attention vers la côte de Terre-Neuve entre Port aux Basques et Burgeo. La Marine canadienne suivait avec intérêt ces travaux, notamment parce que l'élaboration de portraits exacts des fonds marins est une part importante de la préparation de toute marine pour la défense côtière. En plus des levés plus traditionnels, un levé aérien fut effectué en 1996, au moyen de magnétomètres produisant un enregistrement des contours du fond et d'anomalies magnétiques; quelques-unes rappelèrent le *Shawinigan* à certains.

Le commandant du U-1228 avait noté avec beaucoup de précision où il se trouvait lorsque l'unique torpille qu'il tira sur le *Shawinigan* fut envoyée; il prit note de la durée de son parcours et du cap de sa cible lorsqu'il lui tira dessus. On pourrait croire que ces détails rendraient facile la localisation exacte du navire perdu, mais il faut ajouter un détail important : la torpille tirée par le U-1228 était du type à autoguidage acoustique — ce que les Alliés pendant la Seconde Guerre mondiale appelaient une Gnat (moustique). Ces armes redoutables avaient été conçues spécialement pour détruire les chasseurs de sous-marins, souvent difficiles à toucher à cause de leur petite taille et de leurs parcours erratiques. La Gnat suivit notre *Shawinigan* pendant plusieurs minutes, s'en rapprocha malgré sa route défensive en zigzags, et frappa. Il était impossible d'être plus précis quant au lieu exact du torpillage qu'un cercle de plusieurs kilomètres carrés. La découverte d'anomalies magnétiques sur le fond marin dans les environs du naufrage fit penser qu'une d'entre elles pourrait bien être notre navire perdu.

En 1997, le NCSM *Cormorant*, le navire de recherche sous-marine de la Marine canadienne, était au large dans les environs de Port aux Basques et profita de l'occasion pour examiner quelques-uns des points les plus probables révélés par le levé magnétique, sans résultats concluants.

En 2008, dans le cadre des préparations de la Marine canadienne pour son centenaire, le comité de planification de la Réserve navale ajouta la perte du *Shawinigan* à la liste des événements de l'histoire de la Marine qu'elle désirait reconnaître et commémorer. On reprit les recherches et on demanda aux Forces maritimes de l'Atlantique d'y participer. Au printemps 2009, le nouveau NCSM *Shawinigan*, un navire de défense côtière, reçut la mission d'utiliser son sonar à balayage latéral, à la fine pointe de la technologie, pour étendre la recherche effectuée plus tôt par le *Cormorant*. On trouva certes plusieurs objets intéressants, mais rien qui permette de conclure définitivement que la dernière demeure du premier *Shawinigan* et de son équipage avait été trouvée.

Il eut été immensément satisfaisant de retrouver l'épave. La Marine canadienne n'a oublié aucun de ses navires perdus, ni leurs équipages. Bien que nous ne puissions pas encore mettre un point sur une carte et dire « il est là », la Marine fera tout son possible pour maintenir vivante la mémoire des jeunes hommes qui sont morts à bord du *Shawinigan*.



Les membres d'équipage du NCSM* Shawinigan *se rassemblent pour une photo lors de la Seconde Guerre mondiale.

Nous nous souviendrons d'eux

Photo : Cplc Robin Mugridge

Photo : Sdt Dan Bard

Photo : Cpl Johanie Maheu

Tous les membres des Forces canadiennes, y compris de la Marine, marquent une pause le 11 novembre pour se souvenir des hommes et des femmes qui ont servi et fait le sacrifice ultime en temps de guerre. Photo du haut : Allan Tanner, ancien membre de la marine marchande canadienne, exprime son respect en saluant à l'écoute de La Dernière sonnerie, lors de la cérémonie du Souvenir à Halifax. Photo de gauche : le Maître de 2e classe Lawrence Denham monte la garde devant le cénotaphe au parc Point Pleasant, durant la cérémonie à Halifax. Photo ci-dessus : le Matelot-chef Jason Boz appose son coquelicot sur la couronne du NCSM *Athabaskan*, après la cérémonie ayant eu lieu sur le pont d'envol du navire accosté au port de Norfolk (Virginie).

Nomination de deux nouveaux capitaines de vaisseau honoraires

La Marine canadienne vient d'ajouter deux capitaines de vaisseau honoraires dans ses rangs : Valérie Dion et Colin Robertson, pour un total de 18 capitaines de vaisseau honoraires servant actuellement dans la Marine.

Le Capv honoraire Dion est présidente du conseil de Rendez-vous naval de Québec et s'est méritée l'une des 75 copies d'un médaillon commémorant le centenaire de la Marine canadienne, en reconnaissance du dévouement dont elle a fait preuve pour organiser cet événement. Elle est comptable agréée, partenaire à la firme Mallette, s.r.l. située dans la ville de Québec et est très engagée dans le milieu des affaires. Elle est membre du conseil d'administration de la Caisse Desjardins Sillery-Saint-Louis-de-France et du conseil d'administration de la Société de développement international Desjardins.

« Je suis très fière de cette nomination », affirme le Capv honoraire Dion. « Je la considère comme une marque de reconnaissance pour tous les efforts investis dans le Rendez-vous naval de Québec, la Fondation du Musée naval de Québec et le milieu des affaires de la région de Québec. J'ai l'intention de travailler en étroite collaboration avec le commandant adjoint de la Réserve navale, le Capitaine de vaisseau Chris Dickinson, afin de mettre en valeur la présence navale dans la région de Québec et aviver la mission, les valeurs et le dévouement de nos marins. »

Le Capv honoraire Robertson, anciennement diplomate canadien, est conseiller stratégique principal pour le cabinet d'avocats international McKenna, Long and Aldridge LLP. Il est vice-président et agrégé supérieur de recherche au Canadian Defence and Foreign Affairs Institute et agrégé supérieur émérite au Norman Paterson School of International Affairs à l'Université Carleton, à Ottawa. Il est membre des conseils de Jeunesse Canada Monde et de l'Institut de la Conférence des associations de la défense. Il est présentement président de la Section de la capitale nationale du Conseil international du Canada et président honoraire du Canada Arizona Business Council. Il a précédemment servi à titre de premier chef au Secrétariat de la représentation à l'Ambassade du Canada, à Washington et de consul général à Los Angeles, et a aussi été affecté à Hong Kong et à New York.

Le Capv honoraire Colin Robertson

Valérie Dion, deuxième à partir de la gauche au premier rang, rencontre le Commodore Jennifer Bennett, commandant de la Réserve navale du Canada, deuxième à partir de la droite au premier rang, et d'autres commandants du 1er Groupe de la Force navale permanente de réaction de l'OTAN, cette année, lors du Rendez-vous naval de Québec.

« Je suis honoré d'une telle nomination et fier de servir la Marine et les Forces canadiennes, » affirme le Capv honoraire Robertson. « Il n'existe pas de plus grande vocation que de servir son pays. »

Il espère contribuer à maintenir le profil positif de la Marine et des FC, participer au recrutement et prodiguer des conseils stratégiques en communications à la Marine et aux FC, dans le cadre de la mise en application de la Stratégie de défense *Le Canada d'abord*.

Les capitaines de vaisseau honoraires établissent des ponts entre les militaires et la population civile. Leurs habiletés uniques et leurs relations concourent au renforcement des liens entre la Marine et les collectivités canadiennes et favorisent une meilleure compréhension des questions de défense maritime.

Capitaines de vaisseau honoraires

Jim Balsillie
Sonja Bata
Tung Chan
Valérie Dion
Myra Freeman
Sid Hynes
Ron Joyce
Noel Kinsella
Lyall Knott
Patricia Lang
Steven Point
Colin Robertson
Hugh Segal
Cedric Steele
Victor Suthren
Moise Tousignant
Tony Whitford
William Wilson

Un modèle de contrastes

La juxtaposition de ces photos illustre bien les conditions extrêmes des côtes de la C.-B., allant du calme idyllique aux vents violents et à une grosse mer accompagnée de neige et de glace. Les photos ont été prises par le Cpl Alex Croskery à bord du navire de défense côtière NCSM* Whitehorse*. Pendant ce voyage, le* Whitehorse *a patrouillé l'anse Jervis, la baie Toba, la pénétration de Bute, le chenal de Douglas, le canal de Gardner, le chenal d'Ursula, le chenal Princess Royal, le chenal Dean, le chenal de Burke, le chenal de Sutlej, la pénétration de Knight, le détroit de Fitz Hugh, le détroit de la Reine-Charlotte et le détroit de Johnstone. Les patrouilles de sécurité maritimes sont effectuées régulièrement par la Marine le long des côtes canadiennes.

La Marine devient membre à part entière du Western Pacific Naval Symposium

La Marine canadienne s'est vu accorder le statut de membre à part entière du Western Pacific Naval Symposium (WPNS).

Lors de la 12e rencontre annuelle du WPNS qui a eu lieu récemment à Sydney (Australie), les pays membres ont modifié la charte de l'organisation afin de permettre à de nouveaux pays de se joindre en tant qu'observateur ou de passer au niveau supérieur en devenant membre à part entière.

« La Marine canadienne est fière de travailler dans un cadre international et de pouvoir contribuer à la sécurité et à la stabilité mondiales, a indiqué le ministre de la Défense Peter MacKay. Je pense en outre que l'octroi du statut de membre pendant l'année du centenaire de la Marine constitue une belle reconnaissance des capacités et de l'engagement de notre pays. »

Le Vice-amiral Dean McFadden, chef d'état-major de la Force maritime, a ajouté que le statut de membre permettra à la Marine canadienne de contribuer à une meilleure compréhension entre les différents pays.

Le WPNS vise à accroître la coopération dans le Pacifique occidental en fournissant une tribune pour discuter de questions maritimes qui mèneront à une meilleure compréhension mutuelle et possiblement vers des accords communs.

Le WPNS compte vingt pays membres à part entière : Australie, Brunei, Cambodge, Canada, Chili, Chine, Corée du Sud, États-Unis, France, Indonésie, Japon, Malaisie, Nouvelle-Zélande, Papouasie-Nouvelle-Guinée, Philippines, Russie, Singapour, Thaïlande, Tonga, Vietnam. Les quatre pays qui ont le titre d'observateur sont le Bangladesh, l'Inde, le Mexique et le Pérou.

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