Le bulletin d'actualité nationale de la Marine royale canadienne

La Vigie

Vol. 9, Nº 1 Printemps 2015

www.navy-marine.forces.gc.ca

MANCHETTES

La MRC retourne dans les glaces de l'Arctique

La flotte de sous-marins de la classe Victoria est désormais opérationnelle

Un marin canadien commande une force opérationnelle multinationale

Défense nationale National Defence

Canada

La Marine royale canadienne retourne dans

LES GLACES L'ARCTIQUE

Le premier navire de patrouille extracôtier et de l'Arctique sera prêt en 2018

Par le capitaine de corvette Tom Sliming

La Marine royale canadienne (MRC) déploie des efforts concertés pour étendre ses opérations dans la région de l'Arctique canadien, et augmenter la fréquence et la durée de ses incursions annuelles dans ses eaux lointaines, visitées il y a bien longtemps par des explorateurs intrépides tels qu'Amundsen, Franklin et Peary.

Cependant, elle doit le faire avec grande prudence, car ses navires actuels des classes Halifax et Kingston n'ont pas été conçus pour mener ce type d'opération. La présence de la MRC dans l'Arctique canadien n'est possible que lorsque les conditions le permettent, donc lorsque les eaux sont libres de glace. Face aux conditions de glace qui prévalent habituellement dans la région, la MRC doit laisser le « gros travail » dans notre Arctique à la Garde côtière canadienne (GCC), dont les navires et les marins possèdent une réputation bien méritée de « maîtrise » du Grand Nord.

Il n'en a pas toujours été ainsi. En fait, l'histoire révèle que la GCC naissante en 1962 n'était pas le premier organisme gouvernemental à mener des opérations dans l'Arctique canadien. Au milieu des années 1940, le navire de la GRC *St. Roch*, une petite goélette en bois, a fait des excursions remarquables dans le Passage du Nord-Ouest, malgré sa taille réduite. Cependant, abstraction faite des succès du *St. Roch*, le premier véritable navire brise-glace à mener des opérations dans l'Arctique canadien appartenait à la MRC.

Le premier brise-glace canadien

Le Navire canadien de Sa Majesté (NCSM) *Labrador* fut le premier navire canadien conçu expressément pour briser la glace. Le *Labrador* a été construit à Sorel, au Québec, et mis en service dans la Marine en 1954. Il était alors le brise-glace le plus avancé au monde et a connu une carrière remarquable, quoique brève, dans la Marine.

Le *Labrador* a réalisé plusieurs premières dignes de mention durant ses missions de patrouille et d'appui à la recherche dans le Grand Nord. Par exemple, après avoir appareillé d'Halifax en juillet 1954, il a rencontré deux navires de la US Coast Guard au large de l'île Melville, ce qui marquait la première fois où des navires partis de ports à l'est et à l'ouest se rencontraient dans l'Arctique. Il a ensuite poursuivi sa route en direction ouest vers la mer de Béring, devenant ainsi le premier grand navire à traverser entièrement le Passage du Nord-Ouest. Durant la même saison, il a continué jusqu'à Esquimalt (C.-B.) où il a fait une escale, et a ensuite emprunté le canal de Panama pour revenir à son port d'attache d'Halifax, devenant ainsi le premier navire à faire le tour de l'Amérique du Nord en un seul voyage.

Le *Labrador* a été ensuite transféré au ministère des Transports, où il a servi jusqu'à la naissance de la GCC en 1962, date à laquelle il est devenu le premier brise-glace de ce service. Le NGCC *Labrador* a poursuivi son illustre carrière avec la Garde côtière jusqu'en 1987.

Sécurité dans l'Arctique

Tandis que MRC se prépare à patrouiller le Grand Nord, on constate que l'Arctique canadien a déjà fait partie de ses responsabilités journalières. Avec l'arrivée du navire de patrouille extracôtier et de l'Arctique, le NPEA, c'est ce qu'elle s'apprête à faire de nouveau.

Le gouvernement canadien s'est engagé à veiller au développement et à la sécurité de l'Arctique canadien, et il a donné à la MRC le mandat de fournir une présence souveraine dans la région. Pour ce faire, la MRC a besoin d'un navire qui peut fonctionner efficacement dans toutes les eaux canadiennes.

Le NPEA a été conçu pour fournir à la MRC une plate-forme lui permettant de mener des patrouilles durant toute l'année jusqu'aux limites de notre zone économique exclusive dans les océans Atlantique et Pacifique et, surtout, dans l'Arctique durant la saison navigable. En termes pratiques, cela veut dire que lorsque les conditions saisonnières des glaces dans le Grand Nord feront en sorte que les intérêts commerciaux, les touristes, les aventuriers et les auteurs d'activités illicites pourront avoir accès à ses eaux navigables, la MRC sera là aussi. La nouvelle classe de navires permettra de fournir une surveillance active, d'exercer des fonctions constabulaires et de répondre à toute situation urgente au besoin.

La classe Harry DeWolf

Les NPEA formeront la classe Harry DeWolf, du nom du vice-amiral Harry DeWolf, un héros marin canadien de la Deuxième Guerre mondiale. Les navires seront bien équipés pour leur rôle constabulaire domestique et seront armés de façon appropriée : leur armement

Conseiller principal
Capitaine de frégate Hubert Genest
Chef, Affaires publiques de la Marine

Rédactrice en chef et journaliste
Darlene Blakeley
Affaires publiques de la Marine

La Vigie est publiée avec l'autorisation du commandant de la Marine royale canadienne, le vice-amiral Mark Norman. Veuillez nous faire parvenir vos commentaires à l'adresse suivante :
Affaires publiques de la Marine
Quartier général de la Défense nationale
11e étage, Tour sud, 101, promenade du Colonel By
Ottawa (Ontario) K1A 0K2, ou à Crowsnest-LaVigie@forces.gc.ca

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

En page couverture : Un marin monte la garde lors du départ du NCSM *Fredericton* de Constanta en Roumanie. Photo : MDN

Pour vous abonner à la version électronique de *La Vigie*, veuillez en faire la demande à Crowsnest-LaVigie@forces.gc.ca.

principal consistera en un canon de pont télécommandé de 25 millimètres, et leur armement secondaire en deux mitrailleuses lourdes de 12,7 millimètres.

Les navires pourront aussi soutenir le CH-148 Cyclone, le nouvel hélicoptère maritime du Canada. Cependant, pour la plupart des déploiements dans le Grand Nord où les systèmes de guerre hautement sophistiqués du Cyclone ne seraient vraisemblablement pas nécessaires, on embarquera probablement un plus petit appareil plus pratique pour la surveillance des glaces de routine et d'autres tâches diverses.

Les navires pourront transporter plusieurs embarcations, dont des embarcations pneumatiques à coque rigide, des canots de sauvetage fermés, un chaland et une embarcation de soutien des opérations de plongée.

En plus des embarcations, un hangar à véhicules pourra accueillir des camionnettes et des véhicules utilitaires tels que des motoneiges et des tous-terrains. Selon les conditions, ceux-ci pourraient être utilisés sur la glace, transportés à terre à bord d'un chaland ou déposés sur une jetée au moyen de la grue du navire.

Bien souvent, les gens ne se rendent pas compte à quel point l'Arctique canadien est vaste. Un voyage d'Halifax à l'entrée est du Passage du Nord-Ouest est plus long qu'un voyage transatlantique jusqu'en Europe. À l'ouest, il faut moins de temps pour naviguer du Japon à Esquimalt que pour se rendre jusqu'à nos eaux de l'Arctique. Avec une population éparse répartie dans de petits villages et hameaux sur un énorme territoire, il y aura très peu d'infrastructure de soutien pour les NPEA dans l'Arctique.

NPEA autonomes

Pour ce qui sera essentiellement des déploiements expéditionnaires, un NPEA doit être tout aussi autonome que possible. Étant donné que les petites collectivités dans le Grand Nord n'ont pas la capacité de réapprovisionner ni de ravitailler en carburant de grands navires, un NPEA doit pouvoir transporter assez de provisions pour une mission de 120 jours. Il doit aussi être doté d'une capacité de transport considérable, avec la possibilité de prendre à son bord jusqu'à six conteneurs sur sa plage arrière, et deux autres sur son pont d'envol. De plus, étant donné que le navire ne peut pas transporter assez de carburant pour un déploiement complet dans le Grand Nord, du carburant sera pré-positionné à l'installation navale de Nanisivik, un poste de ravitaillement et de mouillage en construction près de l'entrée est du Passage du Nord-Ouest.

L'une des plus importantes caractéristiques du NPEA sera sa capacité de naviguer dans les glaces.

Le vice-amiral Harry DeWolf, héros marin canadien de la Deuxième Guerre mondiale.

L'une des plus importantes caractéristiques du NPEA sera sa capacité de naviguer dans les glaces. Même si un NPEA pourra extrêmement bien briser la glace, il ne sera pas ce que l'on appelle communément un brise-glace. C'est parce que le terme « brise-glace » fait allusion au rôle d'un navire, et le rôle principal du NPEA ne consistera pas à briser la glace pour les autres navires. C'est un navire de la Marine qui mènera principalement des missions navales. Les NPEA pourront fonctionner dans de la nouvelle glace d'une épaisseur pouvant aller jusqu'à un mètre et avancer à une vitesse pouvant aller jusqu'à trois noeuds dans de telles conditions. Par conséquent, même s'ils possèdent les capacités d'un brise-glace, ils ne briseront généralement la glace que pour assurer leur propre mobilité.

Construction des NPEA

Le contrat de construction des NPEA a été attribué à Irving Shipbuilding Inc. en janvier 2015, et les travaux de construction devraient commencer en septembre 2015. Le premier navire, le NCSM *Harry DeWolf*, sera livré en 2018, et les cinq autres navires seront livrés d'ici 2022.

À la suite des tests, des essais et des croisières d'endurance, la MRC mènera sa première opération dans les glaces en 60 ans – le NCSM *Labrador* en serait fier.

Lorsque l'état saisonnier des glaces dans le Nord est favorable aux intérêts commerciaux, aux touristes, aux aventuriers et aux activités illicites, la MRC est là.

Photo : MDN

FICHE D'INFORMATION

NAVIRE DE PATROUILLE EXTRACÔTIER/DE L

Le projet de navire de patrouille extracôtier/de l'Arctique (NPEA) procurera six navires résistant aux glaces et formeront la classe de navires Harry DeWolf en l'honneur du vice-amiral Harry DeWolf, un héros de guerre de la marine canadienne.
Les NPEA pourront :

- **effectuer une surveillance armée des eaux du Canada, y compris de l'Arctique**
- **permettre au gouvernement de développer une connaissance de la situation des activités et des événements dans ces régions**
- **collaborer avec d'autres partenaires des Forces armées canadiennes et d'autres ministères du gouvernement fédéral afin d'assurer et de renforcer la souveraineté canadienne, quand et où cela sera nécessaire**

La construction du premier NPEA commencera en septembre 2015, avec la livraison du NCSM *Harry DeWolf* prévu en 2018.

DI

Lon

Lar

Équ

SYSTÈME DE NAVIGATION INTÉGRÉ À LA PASSERELLE

Passerelle intégrée moderne, à partir de laquelle on peut procéder au contrôle de la navigation, des machines et de la lutte contre les avaries

ESPACE

À partir d
et l'exécu

CANON BAE MK 38

Canon de 25 mm contrôlé à distance en appui au rôle constabulaire intérieur

GAILLARD D'AVANT/ PONT DES CÂBLES FERMÉ

Protège la machinerie et l'espace de travail à l'avant du navire contre le rude environnement de l'Arctique

PROPULSEUR D'ÉTRAVE

Pour permettre les manoeuvres ou l'accostage sans l'assistance de remorqueurs

EMBARCATIONS DE SAUVETAGE POLYVALENTES

Vitesse maximale de 35+ noeuds, longueur de 8,5 mètres. Permet le souti
des sauvetages, des transferts de personnel ou des opérations d'arraisonne

Marine royale canadienne Affaires publiques – Janvier 2015
www.forces.gc.ca

L'ARCTIQUE DE LA CLASSE HARRY DEWOLF

ÉTAILS DES NPEA :

gueur :	103 mètres
geur :	19 mètres
ipage :	65

Frégate de patrouille canadienne de la classe Halifax
Déplacement : 4 770 tonnes

Navire de patrouille extracôtier de l'Arctique de la classe Harry DeWolf
Déplacement : 6 440 tonnes

Navire de défense côtière de la classe Kingston
Déplacement : 970 tonnes

À l'échelle

OPÉRATIONNEL POLYVALENT

uquel la planification opérationnelle
ion de la mission seront coordonnées

CAPACITÉ D'EMBARQUEMENT D'HÉLICOPTÈRE

En fonction de la mission, l'hélicoptère embarqué pourrait varier d'un petit aéronef utilitaire au nouvel hélicoptère maritime CH-148

CARGAISON/CHARGES UTILES

Plusieurs options en ce qui concerne les charges utiles, dont les conteneurs d'expédition, l'équipement nécessaire aux relevés sous marins ou un petit engin de débarquement. Le navire est doté de sa propre grue de chargement/ déchargement de 20 tonnes

HANGAR À VÉHICULES

Pour la mobilité rapide des troupes au sol ou sur les glaces, le navire peut transporter des véhicules tels que des camionnettes, des VTT et des motoneiges

DISPOSITIF DE PROPULSION DIESEL ÉLECTRIQUE

Deux moteurs de propulsion principaux de 4,5 mégawatts, quatre génératrices de 3,6 mégawatts

en
ment

STABILISATEURS À AILERONS REPLIABLES

Déployés pour la réduction du roulis en pleine mer et rétractés lors d'opérations en proximité ou dans la glace.

ÉTAT STABLE

La flotte de sous-marins de la classe Victoria est désormais opérationnelle

Par Darlene Blakeley

« La vie est bonne dans les sous-marins! »

L'excitation est palpable dans les mots prononcés par le capitaine de vaisseau (Capv) Jamie Clarke, commandant de la flotte de sous-marins du Canada. « Des petits équipages serrés et entourés d'équipement ultra-perfectionné que chacun aura la chance d'utiliser, des missions inspirantes et de grandes responsabilités – que demander de plus? »

Il a fallu beaucoup de travail pour se rendre à l'état stable, mais nous avons enfin trois sous-marins de la classe Victoria dans leur cycle opérationnel alors qu'un quatrième subit d'importants travaux de maintenance; c'est donc une période très stimulante pour être sous-marinier dans la Marine royale canadienne (MRC).

Le Capv Clarke s'empresse de féliciter ceux à qui l'on doit l'état présent de ces véhicules ultra-complexes. « Je suis extrêmement fier des équipages, du personnel des deux installations de maintenance de la flotte, du personnel d'ingénierie et de la gestion du programme à Ottawa ainsi que de nos partenaires de l'industrie civile, » affirme-t-il. « La vie à bord d'un sous-marin est très semblable à un sport d'équipe, son succès dépend directement d'une étroite collaboration. »

Les navires sous-marins canadiens de Sa Majesté *Windsor*, *Victoria* et *Chicoutimi* étaient tous en mer en date de décembre 2014 et ont passé un total cumulatif d'environ 260 jours en mer tout au long de l'année. Le *Corner Brook* est actuellement amarré au chantier naval de la Victoria Shipyards jusqu'en 2017 en vue de sa période en cale sèche prolongée (PCSP).

Les sous-marins canadiens sont généralement en service selon un cycle opérationnel où chaque navire est mis à la disposition de la flotte pour une période de six ans, appelée la « période opérationnelle », après laquelle il fait l'objet de grands travaux de maintenance durant la PCSP.

Le NCSM* Victoria *rentre au bercail après avoir mené des opérations avec les Forces navales des États-Unis en février.

Photo : Mat 1 Zachariah Stopa

Les trois sous-marins opérationnels devront quand même faire l'objet de courtes maintenances en service pour s'assurer qu'ils sont toujours prêts. Ces périodes de maintenance sont planifiées mais signifient aussi que les sous-marins ne peuvent pas être mis en mer 365 jours par année pour les six années d'opérations entre les PCSP.

« Mon intention est d'établir des calendriers de programme semblables à ceux de la flotte de surface, qui permettront aux sous-mariniers de passer suffisamment de temps en mer pour acquérir une expertise et la maintenir à jour, tout en assurant aux équipages un équilibre raisonnable entre le temps passé en service et à la maison » explique le Capv Clarke. « Nos sous-marins continueront d'aller en mer pour entreprendre une vaste gamme d'activités. »

Recrutement à un niveau jamais vu

La formation des sous-mariniers varie selon le groupe professionnel militaire; tous les nouveaux sous-mariniers doivent suivre le même cours élémentaire de sous-marinier et l'accréditation subséquente avant d'obtenir leurs dauphins. « Tous les sous-mariniers doivent avoir une connaissance approfondie de leur sous-marin et être en mesure de faire fonctionner les systèmes principaux – ce qui est une différence importante par rapport à nos collègues dans les navires de surface » mentionne le Capv Clarke. « Comme pour tous les marins et les officiers dans la MRC, l'apprentissage est continu dans la carrière du sous-marinier. »

La MRC travaille à recruter de nouveaux sous-mariniers. « Les structures assurant la formation et l'accréditation de personnes fonctionnent mieux si elles ont un système exploité en continu, par opposition à un système qui a des cycles d'expansion et de ralentissement », explique le Capv Clarke. « Cela permet à nos formateurs de rester à jour et d'offrir un niveau d'instruction supérieur aux nouveaux sous-mariniers. Depuis les deux dernières années, le recrutement a d'ailleurs atteint un niveau record. »

Selon le Capv Clarke, ce qui attire les gens vers la carrière de sous-marinier est le sens de l'aventure et la possibilité d'utiliser de l'équipement ultra-perfectionné.

Un atout stratégique

La flotte de sous-marins de la classe Victoria représente un atout stratégique important pour le Canada. Les sous-marins sont furtifs, meurtriers et tenaces, ce qui en fait des systèmes idéaux pour assurer la surveillance et recueillir du renseignement. En cas de crise imminente, leur présence peut influer profondément sur le processus décisionnel régional et, si la dissuasion échoue, leur capacité de frapper d'une façon meurtrière peut contribuer de façon décisive aux opérations de combat, qu'il s'agisse de défendre les forces de surface ou de menacer les forces adverses.

Les sous-marins de la classe Victoria sont extrêmement polyvalents; ils peuvent naviguer par tous les temps pendant des périodes maximales de 45 jours et remplir divers rôles pour satisfaire aux exigences du Canada, soit posséder une flotte navale équilibrée, polyvalente et efficace au combat. De plus, les sous-marins remplissent tout un éventail de rôles maritimes en temps de paix, y compris les suivants : patrouiller dans les zones de pêche; surveiller les trois côtes canadiennes; soutenir les organismes d'application de la loi en mer et d'autres ministères de l'État; maintenir les compétences de la flotte; respecter les engagements bilatéraux avec nos partenaires dans la défense du continent; participer aux exercices multinationaux; et dissuader les terroristes, les contrebandiers et les pollueurs.

« D'abord et avant tout, le Canada est un pays maritime »,

Suite à la page 8

Suite de la page 8
affirme le Capv Clarke. « Notre pays possède le plus long littoral du monde et la prospérité de notre nation est intrinsèquement liée à la mer. Comme l'a souligné le Premier ministre Harper lors de l'inauguration du Monument de la Marine royale canadienne en 2012 « ... le Canada et son économie flottent sur l'eau de mer ... ». Afin de protéger notre prospérité, il est important que nous sachions ce qui se passe au-dessus, à la surface et sous la surface des océans de notre planète. »

Le rôle polyvalent que joue la Marine avec ses sous-marins est essentiel pour comprendre ce qui se passe dans le secteur maritime. « Un sous-marin pleinement avitaillé peut prendre la mer et disparaître, affirme le Capv Clarke. Il peut détecter et surveiller des activités dans de vastes régions des océans, et ce, sans être détecté, lui permettant ainsi d'observer et de rendre compte de comportements et d'activités quel que soit l'endroit où il se trouve. Un seul sous-marin en mer dans une période de crise peut faire modifier les opérations d'autres forces navales ou de gouvernements étrangers. Un seul sous-marin diesel est un précieux outil de diplomatie pour le gouvernement du Canada. »

« Groupe de la flotte de sous-marins »

Les sous-marins canadiens constituent également un volet important de la relation stratégique du Canada avec les États-Unis. Notre pays adhère à un régime mondial de « gestion de l'espace maritime » dont les principaux pays alliés dotés de sous-marins se servent pour prévenir l'interférence mutuelle. À titre de membre du groupe de pays disposant d'une flotte de sous-marins, le Canada bénéficie d'un accès privilégié à des renseignements dont il ne pourrait autrement prendre connaissance.

« Les sous-marins de la classe Victoria sont très compétents et sont les égaux des sous-marins diesel de nos alliés » dit le Capv Clarke. Il explique qu'à leur arrivée au Canada en 1998 en provenance de la Grande-Bretagne, les sous-marins ont été munis de systèmes de contrôle de tir à la fine pointe de la technologie, ont été convertis afin de lancer des torpilles américaines, et ont vu leur équipement de navigation être considérablement amélioré. Depuis ce temps, un sonar principal ultra-perfectionné a été installé à bord du *Windsor* et le même sonar sera installé dans les autres sous-marins de la classe.

L'organisme technique responsable de la supervision de la classe, soit le Directeur – Gestion du programme d'équipement maritime (Sous-marins), a mis au point un plan complet visant à mettre à jour la plupart des systèmes à bord des sous-marins. De nouveaux mâts de communications, des torpilles lourdes modernisées et de l'équipement technique de surveillance ont déjà été achetés et seront installés à bord de tous les sous-marins de la classe.

Les sous-marins canadiens peuvent travailler de manière transparente avec nos alliés. L'été dernier, le *Victoria* a participé à l'exercice Rim of the Pacific (RIMPAC) – le plus grand exercice de guerre navale au monde. De plus, les sous-marins de la classe Victoria ont effectué des opérations d'Oslo à Hawaï et de l'île de Baffin au canal de Panama, couvrant ainsi une partie importante du globe en participant à des exercices et en collaborant avec leurs alliés.

Diesel-électrique contre nucléaire

Grâce à ses capacités de furtivité et à sa manœuvrabilité accrue inhérente à sa plus petite taille, ainsi qu'à son système de propulsion électrique extrêmement silencieux, le sous-marin diesel-électrique classique comme celui de la classe Victoria a, dans certaines situations, des avantages sur son homologue nucléaire, particulièrement en eaux littorales et aux points d'étranglement stratégiques.

« Les sous-marins diesels sont des navires de manœuvre tandis que les sous-marins nucléaires sont des navires de positionnement, explique le Capv Clarke. Les sous-marins diesels comme ceux de la classe Victoria sont extrêmement manœuvrables et nos équipages ont reçu une formation leur permettant d'être à l'aise de mener des opérations en eaux très peu profondes et à proximité du rivage. »

Que ce soit pour jouer un rôle dans le maintien de la souveraineté du Canada comme l'a fait le *Corner Brook* dans les eaux arctiques en 2007 et de nouveau en 2009, pour mener des missions de lutte contre les narcotiques dans les Caraïbes et dans l'Est de l'océan Pacifique comme l'ont fait le *Corner Brook* et le *Victoria*, pour participer à des exercices nationaux et internationaux afin de développer leurs compétences et celles des autres marins de la MRC et des alliés, ou pour tout autre contexte d'opérations internationales, les sous-marins canadiens continueront d'aller en mer. « Et ils seront très occupés », conclut le Capv Clarke.

Le NCSM* Corner Brook *navigue dans les eaux de l'Arctique canadien. **Photo : MDN**

ÉTAT DE CHACUN DES SOUS-MARINS

Signalisation à partir du NCSM Victoria.

Photo : MDN

NCSM *Victoria*

Le NCSM *Victoria* a été déclaré entièrement opérationnel en 2012. Depuis lors, il a pris part à divers exercices internationaux avancés tels que le Rim of the Pacific (RIMPAC), où il a montré les capacités modernes et uniques que présentent les sous-marins de la classe Victoria tout en offrant des occasions d'entraînement à la lutte contre les sous-marins à des navires canadiens et d'autres pays. Dans le cadre du RIMPAC 2012, le *Victoria* a été le premier de sa classe à lancer la torpille Mk48 de la MRC, et a coulé l'ancien USNS *Concord*, un navire hors service de la US Navy.

Cela a fait la preuve nette de la létalité des sous-marins de la classe Victoria. Le *Victoria* a travaillé avec les Forces spéciales durant un exercice interarmées en 2013 et d'autres exercices de défense continentale binationale, et a aussi pris part à des opérations au nom du Canada.

NCSM *Windsor*

Le NCSM *Windsor* est entré en cale sèche en 2014 pour permettre le remplacement de l'une de ses génératrices. La MRC a profité de cette période en cale sèche pour accélérer l'installation déjà planifiée de certains nouveaux dispositifs excitants, y compris un système de sonar d'étrave de pointe dont l'installation n'était pas prévue avant 2016. Le nouveau système de sonar permettra de faire entrer toute la suite sonar de la classe Victoria, qui datait des années 1980, dans le 21e siècle – afin que les bâtiments puissent continuer d'agir au nom du Canada devant les menaces maritimes émergeantes. Le *Windsor* était de retour en mer en décembre 2014.

Le Windsor a navigué de juin 2005 à décembre 2006, passant, uniquement en 2006, 146 jours en mer. Il a participé à plusieurs exercices canado-américains de grande envergure et développé ses capacités de forces d'opérations spéciales tout en s'entraînant avec des navires canadiens à perfectionner des techniques de guerre essentielles. Le *Windsor* a aussi pris part au premier rendez-vous de parachutage en mer mené avec les éclaireurs-patrouilleurs (des soldats spécialistes de l'insertion et de l'extraction de forces de remplacement). Le navire a également effectué plusieurs patrouilles de souveraineté au large de la côte Est du Canada à des fins de renseignement, de surveillance et de reconnaissance. Depuis la fin de sa période de grands travaux de maintenance en 2012, le *Windsor* a passé un total de 174 jours en mer.

NCSM *Chicoutimi*

Le NCSM *Chicoutimi* a terminé sa période en cale sèche prolongée et est revenu à la flotte de la MRC en décembre 2014. Il s'agissait de la première période en cale sèche prolongée menée par l'industrie en vertu du contrat de soutien en service de la classe Victoria. Ce contrat met en lumière une initiative et un partenariat stratégique clé de partage des connaissances entre la MRC et l'industrie canadienne. Le retour aux opérations réussi du *Chicoutimi* a été rendu possible par toutes les compétences et le talent de la communauté des sous-mariniers du Canada et les relations forgées avec l'industrie. Ces partenariats ont permis l'établissement de nouvelles chaînes d'approvisionnement et d'une logistique intégrée pour le maintien en puissance de ces systèmes d'armes complexes.

NCSM *Corner Brook*

Le NCSM *Corner Brook* est à quai au chantier Victoria Shipyards Co. Ltd., à Esquimalt (C.-B.), où il se soumettra à sa période en cale sèche prolongée dans le cadre du contrat de soutien en service de la classe Victoria avec Babcock Canada Inc. Il restera en cale sèche jusqu'en 2017.

Le *Corner Brook* a participé à divers exercices de l'OTAN et canado-américains, recevant beaucoup d'éloges pour son opposition farouche simulée aux forces aériennes et de surface de l'OTAN et des États-Unis. Il a été déployé dans la région arctique, dans le cadre de l'opération Nanook, d'abord en août 2007, puis en août 2009, prenant part à un exercice de lutte contre le trafic de stupéfiants et menant des patrouilles de surveillance secrète dans les environs de l'île de Baffin. En mars 2008 et également en 2011, le sous-marin a été déployé dans le cadre de l'Opération Caribbe. Le *Corner Brook* a reçu une mention élogieuse du CEMD en 2008 pour son excellence opérationnelle.

Les membres de l'équipage du *Corner Brook* ont reçu la Médaille du service opérationnel pour la participation réussie de leur sous-marin à l'Opération Caribbe en 2008 et 2011. Opération Caribbe est un effort multinational mené par les États-Unis dans le but d'empêcher le trafic des drogues dans les eaux du bassin des Caraïbes et de l'Est du Pacifique. Il s'agissait des premières médailles de service opérationnel reçues pour services rendus à bord d'un sous-marin de la classe Victoria.

Un marin canadien commande une force opérationnelle multinationale

Le commodore Brian Santarpia de la Marine royale canadienne a pris le commandement de la Force opérationnelle multinationale 150 (CTF-150) en décembre 2014; il est basé à Bahreïn. La CTF-150 est l'une des trois forces opérationnelles navales internationales de la Force maritime multinationale (FMM) qui regroupe 30 pays.

Le commodore Brian Santarpia

Photos : MDN

Le commodore Brian Santarpia, à droite, remercie le commandant en second après avoir visité un sous-marin des forces navales de l'Amérique du Sud.

1. En quoi consiste votre travail en tant que commandant de la CTF-150?

À titre de commandant de la CTF-150, je dirige une équipe de trente personnes, Canadiens et Australiens, ici à Bahreïn pour exécuter les opérations de contre-terrorisme et de sécurité maritime de la Force maritime multinationale (FMM) au Moyen-Orient. Notre zone d'opérations couvre plus de deux millions de milles marins carrés.

Mon travail comprend trois volets. Premièrement, en vertu du droit et des conventions maritimes internationaux, je suis chargé de mener des opérations de sécurité maritime à l'aide des moyens navals et aériens que la FMM m'a affectés. Ces opérations ont pour but d'assurer la sécurité dans les eaux internationales pour que les navires de commerce puissent traverser librement la région. Pour cela, nous avons des navires en mer et des aéronefs dans les airs qui observent ce que nous appelons « les habitudes de vie ». Ensuite, nous analysons l'information et nous intervenons quand et où c'est nécessaire. Ces opérations viennent s'ajouter aux mesures de contre-terrorisme et de sécurité des pays de la région et visent à perturber l'utilisation des mers pour des attaques ou pour le transport illégale de cargaisons comme des armes, des stupéfiants, des marchandises de luxe, de l'ivoire et, plus récemment, même du charbon.

Deuxièmement, je dois veiller à ce que le personnel et les moyens de la CTF-150 soient prêts à réagir en cas de menace ou d'attaque terroriste maritime, de crise environnementale ou humanitaire, et de situations en mer où des vies peuvent être en danger. Ces attaques constituent une menace réelle dans la région et elles pourraient avoir des répercussions énormes sur l'économie mondiale. C'est pour cela que nous sommes prêts à dissuader les terroristes et à les empêcher d'exécuter de telles attaques contre les forces de la coalition ou des navires marchands.

Enfin, je suis chargé de rencontrer des dirigeants et de mener d'activités de renforcement des capacités pour aider les marines et les organismes de sécurité de la région à améliorer leur état de préparation et leurs capacités, et aussi pour accroître constamment l'interopérabilité entre tous les partenaires.

2. En quoi consiste une journée normale pour vous?

Ici, nous avons un rythme de combat assez rigide et normalisé. Au cours d'une journée typique, je commence par la séance d'information du commandant du matin donnée par l'équipe de quart (qui

fonctionne 24 heures sur 24, sept jours sur sept). Après cela, le personnel et moi discutons des opérations et de l'emploi du temps de la journée, de façon à ce que je sois là où je dois être pour diriger les opérations, tenir au courant la FMM ou rencontrer des représentants d'autres marines partenaires (il y a 30 pays dans la FMM). Quand je ne suis pas dans la salle de surveillance pour recevoir de l'information ou pour donner des directives, à la FMM pour écouter ou pour donner des séances d'information, je passe le reste du temps dans mon bureau à examiner des ordres et à faire du travail d'état-major.

Environ toutes les deux semaines, je dois quitter Bahreïn pendant quelques jours pour rencontrer des dirigeants dans les pays de la région. La sécurité de notre zone de responsabilité nécessite un travail d'équipe à l'échelon international et chaque pays peut jouer un rôle très important. C'est pourquoi, je suis assez souvent en voyage.

3. Combien de Canadiens font partie de votre équipe, et y a-t-il du personnel d'autres pays?

Notre équipe a une composition tout à fait unique et réunit des talents divers. Premièrement, elle est composée de 24 Canadiens et de sept Australiens. Les Australiens viennent de la marine australienne (RAN), alors que le contingent canadien est plus diversifié. Nous avons 17 membres de la Marine royale canadienne (MRC), deux de l'Aviation royale canadienne, trois de l'Armée canadienne et deux de la fonction publique. Il s'agit d'une équipe entièrement interalliée et pluridisciplinaire, qui comprend des membres de tous les services des Forces armées canadiennes. C'est un concept qui fonctionne très bien pour l'Australie et pour le Canada. Je m'attends à ce que notre réussite vienne plus souvent de ce type de coopération à l'avenir.

4. Comment faites-vous pour intégrer efficacement des employés venant de différents pays et ayant des antécédents divers?

Nous avons fait ce que toute équipe, qu'il s'agisse d'un état-major, d'un navire ou d'une autre unité, ferait avant un déploiement : nous avons planifié, nous nous sommes entraînés et nous avons été certifiés. Notre parcours a commencé en juin 2014 lorsque j'ai rencontré notre chef d'état-major de la RAN à Bahreïn pendant la reconnaissance. En septembre, nous nous sommes revus à Ottawa où les principaux membres de l'équipe, le chef d'état-major de la RAN et moi-même avons passé deux semaines pour bien comprendre la mission, acquérir les connaissances nécessaires, rédiger les plans et les ordres, et finaliser le programme d'instruction.

Durant la dernière semaine d'octobre, l'équipe au complet s'est retrouvée à Halifax pour effectuer les exercices préparatoires au Centre de guerre navale (CGN). Cet entraînement, préparé par le CGN et des militaires canadiens et australiens expérimentés de la FMM, a été extrêmement utile. Grâce à lui, nous avons pu nous mettre immédiatement au travail dès que nous avons pris le commandement.

5. Pouvez-vous nous indiquer quelques-unes des difficultés de la CTF-150 et quelques-unes de ses réussites?

La FMM est une organisation militaire unique. Il n'y a pas d'organe directeur qui régit les activités; la participation est purement volontaire. De plus, la FMM n'a pas été constituée par un traité; elle n'est pas non plus le résultat d'un pacte défensif et ce n'est pas une organisation d'application de la loi. Ces caractéristiques donnent à la FMM à la fois de grands avantages et des désavantages. L'organisation est forte, car chaque pays

Suite à la page 12

À bord de l'USS* Simpson*, un spécialiste d'une équipe d'arraisonnement des navires des Forces armées canadiennes offre une rétroaction à un membre de la garde côtière des Seychelles durant un exercice.

Suite de la page 11
participant apporte un ensemble de compétences unique et un mandat national, ce qui permet aux pays contributeurs de se compléter les uns les autres. Cependant, cela peut aussi être un désavantage, parce qu'on ne peut pas ordonner à un pays d'exécuter une mission qui ne fait pas partie de son mandat national. Par conséquent, la tâche la plus ardue que nous ayons est d'affecter convenablement et efficacement les unités qui nous sont confiées pour produire le meilleur effet opérationnel possible, tout en respectant le mandat national de chacun.

L'autre difficulté est de gérer le débit de la force, qui varie constamment, passant de très peu de navires et d'aéronefs à un nombre considérable de moyens. Dans les deux cas – que l'on ait de nombreux navires et aéronefs ou très peu – l'état-major doit faire preuve de créativité et de souplesse pour accomplir la mission. Pour cela, il faut avoir une compréhension parfaite de celle-ci, de la région et des limitations nationales de chaque navire ou aéronef qui contribue à la réalisation de la mission.

Jusqu'à présent, notre plus belle réussite a été de parvenir à une interopérabilité efficace entre tous les moyens différents à notre disposition, comme maximiser la couverture aérienne de chaque aéronef pour protéger les moyens déployés en mer, ou avoir de grands bâtiments de guerre soutenant de petits navires de guerre. Ainsi, nous pouvons maximiser le temps que les navires passent sur zone et l'effet opérationnel qu'ils produisent.

6. Pourquoi est-ce important que la MRC occupe ce type de poste avec nos alliés et nos partenaires?

Le Canada, les Forces armées canadiennes et la MRC ont beaucoup à gagner à savoir diriger une force opérationnelle multinationale dans un théâtre opérationnel. Premièrement, cela donne à notre personnel une meilleure compréhension des difficultés associées à la conduite d'opérations de sécurité maritime au sein d'une coalition. Bien que de nombreux pays utilisent des méthodes semblables pour les opérations et le travail d'état-major, d'autres partenaires agissent différemment. Lorsqu'on en aura besoin, les connaissances et l'expérience acquises ici en travaillant efficacement avec d'autres pays seront d'une très grande utilité au Canada. Quand une crise survient, il est trop tard pour apprendre.

Deuxièmement, cela démontre l'engagement pris par le Canada pour travailler avec des partenaires et des alliés afin de garantir la paix et la sécurité en mer au Moyen-Orient et au large de la côte de l'Afrique de l'Est. Le commerce maritime qui passe par le détroit d'Ormuz représente 30 p. 100 des expéditions de pétrole brut du monde, alors que 12 p. 100 du commerce maritime mondial passent par Bab el-Mandeb – la sécurité de ces échanges commerciaux est vitale pour la stabilité mondiale. La protection des voies maritimes de cette région du monde maintient la libre circulation du commerce maritime et contribue à la croissance économique du Canada. De plus, les perturbations au commerce maritime causées par des menaces à la sécurité comme le terrorisme font accroître le coût du transport maritime, créent de l'incertitude sur les marchés financiers et menacent la stabilité de l'approvisionnement en énergie et autres marchandises. Les opérations de sécurité maritime menées dans la zone d'opérations de la CTF-150 sont une réponse proactive à ces menaces.

7. Quand votre commandement prend-il fin et qui vous remplacera?

Le commandement de la CTF-150 est assumé par rotation entre les pays participants pendant une période de quatre à six mois. Notre fonction prend fin en avril et je transmettrai le commandement à la marine française.

8. Comment composez-vous avec le fait que vous êtes absent de chez vous pendant des mois, et que faites-vous pour aider votre personnel, qui se trouve dans la même situation?

Tout d'abord, je suis convaincu que les déploiements comme celui-ci sont plus faciles à gérer quand on a l'appui de ses amis et de sa famille au Canada. Ce serait certainement plus difficile sans ce soutien et je ne remercierai jamais assez les familles et les amis de notre équipe pour leur affection et leur appui.

On remédie à la séparation en étant toujours occupé et en se consacrant entièrement à la mission (après tout, nous sommes ici pour travailler). Toutefois, j'encourage le personnel à maintenir un juste milieu entre le travail et les loisirs afin que nous nous reposions suffisamment quand c'est possible. Nous essayons également de faire du sport et d'organiser des activités sociales en groupe chaque semaine, car c'est bon pour le moral et pour l'esprit de corps.

Le commodore Brian Santarpia accueille un membre de la Marine royale australienne.

Photos : MDN

Un spécialiste d'une équipe d'arraisonnement des navires des Forces armées canadiennes observe les membres d'une unité d'embarcation spéciale des forces navales du Kenya au cours d'un exercice.

Retour du NCSM *Toronto* de sa mission outre-mer

Des familles et des amis accueillent le NCSM* Toronto *lors de son retour à Halifax. **Photo : Mat 1 Dan Bard**

Le NCSM *Toronto* est retourné à son port d'attache à Halifax le 18 janvier 2015 après un déploiement réussi de six mois en Méditerranée dans le cadre de l'Opération Reassurance, la réponse du Canada aux actes d'agression militaire perpétrés par la Russie en Ukraine.

Le NCSM *Fredericton* a remplacé le NCSM *Toronto* pour l'Opération qui vise à promouvoir la sécurité et la stabilité en Europe orientale. (Voir page 14.)

Le *Toronto* et son détachement d'hélicoptère de la Force aérienne ont été chargés de mener des patrouilles en Méditerranée et en mer Noire et d'y surveiller la navigation afin d'aider à détecter, à dissuader et à prévenir les activités terroristes dans le cadre du 2e Groupe de la Force navale permanente de l'OTAN (SNMG2).

Depuis son départ en juillet, le navire a franchi 30 809 milles marins dans l'océan Atlantique, la Méditerranée et la mer Noire. Le détachement d'hélicoptère du navire a procédé à 181 sorties totalisant plus de 445 heures de vol.

« Le succès du NCSM *Toronto* lors de l'Opération Reassurance témoigne de la capacité et de la volonté de la Marine royale canadienne de réagir rapidement à des crises internationales et à travailler côte à côte avec nos alliés de l'OTAN, » a dit le vice-amiral Mark Norman, commandant de la Marine royale canadienne (MRC). « Ensemble avec nos partenaires, la MRC contribue à apporter sécurité, stabilité et soutien dans des situations complexes. »

Pendant qu'il était dans la mer Noire, le *Toronto* a dirigé l'unité opérationnelle 02 (TU.02) du SNMG2, qui comprenait également la frégate opérationnelle *Almirante Juan de Borbón*. La TU.02 œuvrait avec la frégate roumaine *Regele Ferdinand*, le destroyer américain USS *Ross* et des navires des marines de la Bulgarie, de la Géorgie, de la Turquie et de l'Ukraine.

« Je suis extrêmement fier des membres de l'équipage du NCSM *Toronto* ainsi que de leur détermination et de leur dévouement durant ce déploiement dans le cadre de l'Opération Reassurance, » a dit le capitaine de frégate Jason Armstrong, commandant du NCSM *Toronto*. « Le succès de ce déploiement témoigne de la qualité de leur entraînement et du professionnalisme dont ils ont fait preuve durant toute la mission. »

Navire de glace

Après un déploiement de six mois sous le soleil de la mer Méditerranée dans le cadre de l'opération Reassurance, le NCSM* Toronto *a soudainement redécouvert les réalités de l'hiver au Canada lors de son retour à Halifax en janvier.

Photo : Mat 1 Peter Reed

Montrer la détermination du Canada au sein de l'alliance de l'OTAN

Le NCSM Fredericton *quitte la mer Noire avec le SNMG2*

Par le lieutenant de vaisseau Jennifer Fidler

À la fin mars, le NCSM *Fredericton* a quitté la mer Noire après trois semaines d'exercices interalliés de l'OTAN et d'opérations de reconnaissance de la situation maritime avec des navires de guerre de plusieurs nations alliées.

Le *Fredericton* et cinq autres navires de guerre alliés assignés au 2e Groupe maritime permanent de l'OTAN, le SNMG2, étaient dans la mer Noire pour contribuer au maintien de la sécurité en Europe centrale et en Europe de l'Est. Leur présence est une preuve de l'engagement constant du Canada et de l'OTAN envers ses alliés.

Le SNMG2 est une force maritime multinationale intégrée formée de navires de divers pays alliés. Ces navires sont mis à la disposition de l'OTAN en vue de l'exécution de diverses tâches allant de la participation à des exercices à des interventions lors de missions opérationnelles.

Au départ de la mer Noire, le commandant du SNMG2, le contre-amiral américain Brad Williamson, et son état-major sont montés à bord du *Fredericton*, en faisant ainsi le navire amiral du groupe opérationnel. L'amiral a remarqué que « la participation du *Fredericton* a énormément contribué aux capacités de l'ensemble de la force. Le fait d'avoir un navire canadien et un navire américain déployés ensemble avec SNMG2 est une preuve du lien transatlantique qui existe et affirme que l'OTAN est véritablement une alliance de l'Atlantique Nord. »

Le lieutenant-général Jonathan Vance, commandant du Commandement des opérations interarmées du Canada, est d'accord. « La participation des Forces armées canadiennes à ces exercices interalliés et ces opérations de reconnaissance de la situation maritime dans la mer Noire renforce notre état de préparation opérationnelle et notre interopérabilité avec nos alliés de l'OTAN et nos partenaires de la sécurité dans la région. Elle permet aussi d'accroître les capacités de l'OTAN et montre la détermination du Canada au sein de l'alliance de l'OTAN. »

Le *Fredericton* est déployé dans le cadre de l'Opération Reassurance depuis la fin décembre, où il a remplacé le NCSM *Toronto*. Il est le troisième navire canadien à entreprendre la mission (le NCSM *Regina* était le premier).

Le *Fredericton* est la première frégate modernisée à prendre part à un déploiement après avoir complété le programme de modernisation de la classe Halifax. Cela comprend des nouveaux systèmes de gestion du combat, de guerre électronique et de gestion intégrée de la plateforme, de nouvelles capacités radar, des dispositifs de communications et des missiles améliorés.

« Les nouveaux systèmes et les nouvelles capacités du NCSM *Fredericton* amènent de grandes attentes en matière de rendement et de fiabilité », de dire le capitaine de frégate Jeffrey Murray, commandant du *Fredericton*. « Notre nouvelle puissance de traitement et nos nouvelles capacités radar nous donnent une meilleure idée de ce qui se passe dans le secteur et nous permettent d'intégrer cette information à celle du reste du groupe opérationnel afin d'obtenir un tableau complet de la situation. »

Dans la salle des opérations du *Fredericton*, de nouveaux postes de travail offrent à l'opérateur de l'information plus

Le NCSM* Fredericton *entreprend un ravitaillement en mer avec le navire ravitailleur allemand FGS* Spessart*, pendant l'opération Reassurance.

Photos : MDN

détaillée en un seul dispositif d'affichage. « Les opérateurs sont plus en mesure de fixer leur attention sur les navires d'intérêt », explique le Capf Murray.

Pendant leur déploiement dans la mer Noire, les navires du SNMG2 ont visité Varna, en Bulgarie et Constanta, en Roumanie, où les membres d'équipage ont pris part à des activités de relations communautaires.

« Ces activités contribuent à favoriser de meilleures relations entre les navires, de même qu'à remercier les communautés, un élément clé de la visite du groupe opérationnel », explique le Capf Murray.

À leur départ de la mer Noire, les navires du SNMG2 ont fait escale à Istanbul, en Turquie, où ils ont dit au revoir au navire turc TCG *Turgutreis*. Ils ont maintenant quitté la Méditerranée et continueront à mener des opérations ensemble dans l'Atlantique Nord.

Le retour du *Fredericton* au Canada est anticipé à la fin de l'été.

Voir la vidéo!

En novembre 2014, après avoir terminé son carénage de modernisation de la classe Halifax, mais avant de participer à l'opération Reassurance à l'étranger, le NCSM *Fredericton* est parti vers le sud au large des côtes de Norfolk (Virginie) pour effectuer des essais en mer et pour mettre à l'épreuve son nouveau système de missile Sea Sparrow évolué. La Marine royale canadienne utilise les systèmes de missile Sea Sparrow évolués comme capacité de défense de guerre de surface sur les frégates de la classe Halifax.

Voir la vidéo : http://www.navy-marine.forces.gc.ca/fr/multimedia/video-gallery.page

***Un ingénieur en mécanique navale répare un groupe électrogène diesel à bord du NCSM* Fredericton.**

Des navires du 2e Groupe maritime permanent de l'OTAN accostent lors d'une visite portuaire à Istanbul, en Turquie.

Le timonier et le préposé à la commande des gaz du NCSM* Fredericton *se préparent en vue d'un virage lors d'un exercice.

L'hélicoptère CH124 Sea King du NCSM* Fredericton *se prépare à hisser un membre de l'équipage à partir du gaillard d'avant, lors d'un exercice dans la mer Méditerranée.

Un constructeur de maquettes rend hommage aux sous-marins

Dwayne Hill montre sa maquette du sous-marin canadien de Sa Majesté Windsor.

Par Carmel Ecker

Lorsque la Marine royale canadienne (MRC) a célébré le centenaire de son service sous-marinier en 2014, un passionné des sous-marins, Dwayne Hill, a fabriqué des maquettes à l'échelle 1/48 de chaque classe de sous-marins mis en service au Canada.

En 2014, M. Hill a visité 15 écoles des environs de sa résidence de Brossard (Québec) avec ses reproductions détaillées et a parlé aux élèves de l'histoire des sous-marins au Canada. « J'ai été très bien reçu », dit-il. « À deux occasions, on m'a demandé si je pouvais rester pour faire des présentations à d'autres classes durant la journée. »

Les maquettes sont des répliques parfaites de leurs prédécesseurs pleine grandeur construites à partir de véritables plans de navires jusqu'au plus petit détail; celles qui sont télécommandées font aussi les mêmes choses que les vrais sous-marins faisaient, plonger, remonter en surface et lancer des torpilles, mais dans des plans d'eau beaucoup plus petits.

La collection de M. Hill a commencé il y a 30 ans avec le sous-marin USS *Tang*. Il ne le savait pas à l'époque, mais le *Tang* appartenait à la même classe de navire que le NCSM *Rainbow*, qui était à l'origine un sous-marin américain vendu au Canada en 1968. Lorsqu'il a découvert cela en 2003, il a apporté les modifications nécessaires, il a repeint le sous-marin, et le *Tang* est devenu le *Rainbow*.

Bien qu'elle ait été la plus difficile à construire, il s'agit de sa maquette favorite. Il lui a fallu trois essais pour bien former la coque avec de la mousse de polystyrène et de la fibre de verre, et reproduire diverses pièces à partir de dessins et de photographies.

« Si j'avais à choisir parmi les 19 que j'ai, le *Rainbow* serait mon favori. C'est vraiment un superbe bâtiment. Il fonctionne très bien et peut passer beaucoup de temps dans l'eau », dit-il.

Après le succès de sa première maquette, M. Hill a perfectionné ses compétences de constructeur avec l'aide d'un autre passionné de modèles réduits, Ted Scrivens. Les deux hommes ont ensuite commencé à construire en duo, et à produire des maquettes de navires jumeaux appartenant à diverses classes de bâtiments de la Marine canadienne.

En plus de construire 12 navires de surface du Canada, des États-Unis et de la Grande-Bretagne, M. Hill a produit des maquettes des sous-marins NCSM *Windsor* (classe Victoria), NCSM *Okanagan* (classe Oberon) et *U-190*, un sous-marin allemand de la Deuxième Guerre mondiale qui avait été capturé par le Canada et mis en service ici après la guerre.

En 2010, durant le 100e anniversaire de la MRC, il a mis en montre ses maquettes lors de diverses expositions, et c'est là que quelqu'un a mentionné le centenaire à venir du service sous-marinier. « J'ai pensé, j'ai déjà quatre des cinq classes, pourquoi ne pas construire une maquette d'un bâtiment de la cinquième? »

La tâche s'est avérée plus difficile que prévue. Il a passé des mois à chercher les plans des deux premiers sous-marins du Canada, le *CC-1* et le *CC-2*, qui avaient été achetés en 1914. M. Hill a consulté toutes les ressources, mais n'a pas trouvé ce qu'il cherchait.

Construit à l'origine pour le Chili dans un chantier naval de Seattle, les deux sous-marins ont plutôt été vendus au Canada. « Lorsque les bâtiments ont été vendus au Canada, c'est comme si les plans s'étaient évanouis », explique M. Hill. « Lorsque j'ai commencé à chercher les dessins originaux, je suis allé à Seattle, au Puget Sound, au Connecticut, en Angleterre et à Montréal, pour constater que personne ne savait où se trouvaient les plans. J'ai finalement trouvé un homme âgé de 93 ans qui a pu produire les plans à partir de dessins. [Les sous-marins] ont été construits au même chantier naval où il travaillait jadis. Il m'a envoyé les plans en décembre 2013, et il m'a fallu quatre mois pour construire la maquette. »

Sans ces plans il aurait eu besoin de beaucoup plus de temps pour construire le *CC-2*, et les résultats n'auraient pas été aussi exacts.

Parce qu'il s'agit de sous-marins entièrement fonctionnels, leur structure et les composantes de télécommande doivent être tout à fait étanches. M. Hill dit qu'il en fait un peu plus qu'il en faut pour assurer la robustesse de ses bâtiments, ce qui leur permettrait de survivre pendant quelques jours au fond d'un lac si quelque chose n'allait pas.

« J'ai perdu quelques sous-marins pendant environ une semaine. Lorsque je les ai finalement ramenés à la surface, ils étaient en parfait état. Il n'y avait que la pile à recharger », explique-t-il.

Ses sous-marins sont télécommandés au moyen d'un dispositif qui fonctionne à 72 ou 75 MHz, de façon à ce que le signal puisse franchir l'eau. La trousse inclut un module émetteur portatif et un récepteur qui tient tout juste dans un compartiment étanche à bord de chaque bâtiment. Chaque dispositif de télécommande coûte de 400 $ à 500 $, et la mousse de polystyrène, la fibre de verre, le plastique et le laiton nécessaires à la fabrication de chaque sous-marin coûtent de 400 $ à 500 $ en sus. C'est un investissement considérable, mais c'est ce que dépensent la plupart des gens pour leur passe-temps.

M. Hill a toujours été passionné par les navires de la Deuxième Guerre mondiale. « J'adorais lire les histoires portant sur ce qui s'était passé durant la guerre, ce qu'ont fait ceux qui y ont pris part. Ils étaient passionnés par ce qu'ils faisaient, et comprenaient ce qu'ils avaient à faire contre l'Allemagne pour défendre notre liberté. »

Une collection de quelques maquettes de Dwayne Hill.

Au début de son adolescence, il a acheté et assemblé de nombreux modèles réduits en plastique. Mais à l'âge de 25 ans, lorsqu'il a découvert les maquettes télécommandées qu'il construit maintenant, elles sont devenues ses favorites.

Sa maison est maintenant un hommage à sa passion, où il conserve plus de 1 000 livres et 600 vidéos sur la Première et la Deuxième Guerres mondiales, la guerre de Corée et la guerre du Vietnam, ainsi que sur d'autres conflits plus contemporains. « Lorsque je construis mes maquettes, si l'une de ces vidéos ou l'un de ces livres traite du bâtiment ou le montre, c'est ce que j'utilise pour traiter les détails », dit-il.

La collection de M. Hill a impressionné plusieurs musées, et étant donné que son fils de 14 ans préfère l'action du hockey plutôt que les maquettes, il dit qu'il leur fera à terme don de ces dernières.

Mais pour l'heure, M. Hill, qui a 55 ans, a deux autres projets en marche, et il a hâte à sa retraite à la fin de 2015. Il a déjà construit les coques de la corvette de classe Castle NCSM *St. Thomas* et de la frégate de classe River *Thetford Mines*, deux projets qui le tiendront occupés et heureux pendant au moins quelques années.

Le NCSM *Toronto* reçoit une mention élogieuse méritoire

La marine américaine a témoigné sa reconnaissance au NCSM *Toronto* pour son travail au sein de la Force opérationnelle multinationale 150 (CTF-150) visant à empêcher le trafic de stupéfiants ainsi que les activités criminelles et terroristes pendant son déploiement dans le cadre de l'opération Artemis au Moyen-Orient.

L'amiral Jonathan Greenert, chef des opérations navales des États-Unis, a remis une mention élogieuse méritoire à l'intention des unités au navire le 20 février à Halifax. Monsieur Bruce Heyman, ambassadeur américain au Canada, le vice-amiral Mark Norman, commandant de la Marine royale canadienne, plusieurs autres personnalités des gouvernements canadiens et américains ainsi que des hauts gradés de la marine ont assisté à la cérémonie.

Il est très rare qu'une unité navale étrangère reçoive une décoration à l'intention des unités navales américaines. Cette mention élogieuse a été remise à seulement cinq unités étrangères au cours des 45 dernières années.

« Un tel honneur démontre encore une fois les capacités de calibre mondial des navires de la Marine royale canadienne et de leurs équipages, a déclaré le vice-amiral Norman. J'aimerais remercier l'amiral Greenert pour la remise de cette mention élogieuse au NCSM *Toronto* et à son équipage. Je félicite aussi les officiers et les marins pour avoir reçu cet honneur prestigieux aujourd'hui. Leur dévouement et l'accomplissement exceptionnel de leur devoir sont un exemple pour tous. Ils maintiennent l'extraordinaire réputation d'excellence en mer de la Marine royale canadienne. »

Photo : Mat 1 Peter Frew

La marine américaine remet au NCSM* Toronto *la mention élogieuse méritoire à l'intention des unités.

La mention élogieuse méritoire à l'intention des unités de la marine américaine souligne le service exceptionnel du NCSM *Toronto* en 2013 lors des opérations de sécurité maritime qu'il a mené pendant son déploiement au sein de la CTF 150 au Moyen-Orient. L'équipage du NCSM *Toronto* a fait preuve d'un professionnalisme exceptionnel. Sa compétence à repérer, à suivre les contacts d'intérêt et à procéder à des arraisonnements a permis d'effectuer des saisies importantes de stupéfiants pour un total de plus de 1 300 kilogrammes d'héroïne et de près de 6 000 kilogrammes de hachisch. Des saisies de cette envergure peuvent aisément perturber les organisations criminelles dans le financement de leurs activités.

Photo : Ltv David Etmanskie

Une mer houleuse – *Le NCSM* Montréal *se prépare à une opération de ravitaillement sur une mer houleuse dans le cadre d'exercices de préparation au combat (missions de formation de courte durée) en février.*

Photo : Cpl Eric Girard

Plongée sous la glace – *Le matelot de 1re classe Gabriel Mercier, plongeur-démineur attaché à l'Unité de plongée de la Flotte Atlantique, aide Aimie Neron, archéologue sous-marine de Parcs Canada, à retirer son casque dans le Vieux Port de Québec, au cours d'un exercice de plongée sous la glace qui s'est déroulé le 4 mars. Dans un effort visant à révéler les secrets du Navire de Sa Majesté Erebus, et pour en apprendre davantage sur le sort de l'expédition Franklin, des plongeurs de Parcs Canada et de la Marine royale canadienne travailleront de concert à l'opération Nunalivut, qui consistera en onze jours intenses de plongée sous la glace et d'archéologie sous marine, en avril.*

Photo : MDN

Rentrée des couleurs – *Des marins du NCSM* Hunter, *la division de la Réserve navale de Windsor, en Ontario, abaissent le drapeau pour fermer officiellement leur vieux bâtiment le 14 février. Le blizzard a rendu un digne hommage à ce bâtiment symbolique. Le* Hunter, *ouvert en mars 1940, est officiellement entré en service le 1er novembre 1941. Il tient son nom d'un navire britannique en service sur les Grands Lacs pendant la guerre de 1812. Le* Hunter *mettra en service sa nouvelle installation de fine pointe en mai prochain.*

Défilé – *Une garde d'honneur cérémoniale de 100 membres des Forces maritimes du Pacifique a défilé à l'occasion de la clôture de la première session de la 41e assemblée législative de la C.-B., le 10 février dernier. Ont également défilé, la Musique Naden de la Marine royale canadienne et une batterie d'artillerie de salut du 5e Régiment d'artillerie de campagne de l'Artillerie royale canadienne de la C.-B. La cérémonie a débuté par un salut vice-royal à 15 salves de canon quand Son Honneur Judith Guichon, la lieutenante-gouverneure de la C.-B. a rejoint la première ministre Christy Clark sur les marches de l'édifice du Parlement. Une garde d'honneur défile, par tradition, dans les circonstances officielles où le monarque ou des représentants vice-royaux, y compris le lieutenant-gouverneur, sont présents dans l'enceinte législative.*

Photo : Cplc Michael Bastien

Photo : Cpl Blaine Sewell

Op Caribbe – *Le NCSM* Nanaimo *(à l'avant-plan) et le NCSM* Whitehorse *exécutent des exercices de manœuvrabilité au large de la côte nord de la Californie, au cours de leur déplacement vers le Sud, où ils participeront à l'opération Caribbe. L'Op Caribbe constitue la participation du Canada à la campagne multinationale contre les trafics illicites auxquels se livre le crime organisé transnational dans le bassin des Caraïbes et dans la zone Est de l'océan Pacifique. En mars dernier, le* Whitehorse *a participé à deux différentes saisies de stupéfiants dans l'océan Pacifique Est.*

Photo : Mat 1 Marilou Villeneuve

À la ligne d'arrivée – *Des marins du NCSM* Ville de Québec *se hâtent de franchir la ligne d'arrivée de la course de canot à glace du carnaval de Québec, le 8 février. Cette compétition légendaire a lieu depuis la première édition du carnaval. Chaque année, plusieurs équipes courageuses se mesurent les unes aux autres au fil d'une traversée mouvementée du fleuve Saint-Laurent, entre Québec et Lévis.*

Le programme REGULUS permet de maintenir les compétences élevées

Par Jamie Cook

L'enseigne de vaisseau de 1re classe Chris Sulyma avec en arrière-plan le navire de patrouille auxiliaire PSG-78 Piloto Sibbald *de la marine chilienne.*

On dit qu'un navire est seulement aussi fort que son équipage : les compétences, l'expérience et l'expertise sont essentielles pour tous les grades et métiers navals et l'excellence opérationnelle de la Marine dans son ensemble. Lorsque la Marine royale canadienne (MRC) a prévu une expérience limitée en mer pour certains de ses marins à cause du programme de modernisation de la classe Halifax (MCH), elle a contemplé le programme *Regulus*.

« Le programme REGULUS vise à envoyer les jeunes hommes et femmes de la MRC en mer pendant une période de réduction des opportunités de navigation », a déclaré le lieutenant de vaisseau Arthur Halpenny, coordonnateur du personnel du programme REGULUS.

Grâce à des échanges de personnel avec des marines partenaires dans le monde entier, les marins canadiens perfectionnent leurs compétences et acquièrent une expérience internationale précieuse tout en travaillant à bord de navires étrangers, renforçant du coup les compétences de base de la MRC.

Depuis la création du programme en 2010, plus de 150 membres de la MRC ont été envoyés à l'étranger dans des pays comme les États-Unis, la Nouvelle-Zélande, l'Australie, le Royaume-Uni, et le Chili.

« Ces échanges sont mutuellement bénéfiques, poursuit Ltv Halpenny, Lorsque c'est possible, nous plaçons nos marins dans des postes que la marine partenaire peut avoir de la difficulté à combler. Après avoir témoigné du talent et du professionnalisme de nos marins, les marines partenaires cherchent souvent à obtenir de l'entraînement auprès de la MRC. »

Mais les avantages vont au-delà de la formation des marins. Au XXIe siècle, les opérations maritimes réussies dépendent de partenariats et de coalitions. Des programmes comme REGULUS créent des liens entre des marines aux vues similaires, leur permettant de travailler ensemble pour prévenir et faire face aux menaces à la sécurité maritime.

« Les jeunes marins qui établissent des liens lors de ces aventures seront les leaders institutionnels de demain, » indique le Ltv Halpenny.

L'enseigne de vaisseau de 1re classe Chris Sulyma a participé à un échange avec la marine chilienne en avril 2014 et s'est trouvé à bord d'un navire de patrouille auxiliaire chargé de patrouilles de pêche, de ravitaillement de phares et d'opérations de recherche et sauvetage au large des côtes sud du Chili.

L'enseigne de vaisseau de 1re classe Chris Sulyma effectue le relèvement à bord du navire de patrouille auxiliaire Piloto Sibbald *de la marine chilienne dans le canal Beagle, au large de la côte sud du Chili.*

« J'ai trouvé les officiers et l'équipage chiliens extrêmement sympathiques, toujours prêts à aider, et véritablement curieux de la culture canadienne, a déclaré l'Ens1 Sulyma. Le navire lui-même nous a aidés à célébrer la fête du Canada et le restaurant local est allé jusqu'à apprendre à faire de la poutine pour nous... nous avons également célébré et pleuré les hauts et les bas de l'équipe de football du Chili pendant ses efforts vers la Coupe du Monde. »

Le fait de travailler dans un pays étranger vient toutefois avec des défis. Beaucoup de ceux qui sont envoyés en échange ont éprouvé le mal du pays ou un choc culturel à divers degrés, qu'il s'agisse de la difficulté d'apprendre une nouvelle langue ou de s'adapter à une culture militaire différente de la MRC. « Il y a des moments où je me suis demandé pourquoi je me suis porté volontaire, mais j'étais dans le sud avec des gens formidables, me liant d'amitié avec nombre d'entre eux et avec qui je communique encore sur une base régulière », nous confie l'Ens1 Sulyma à propos de son expérience.

Maintenant que plusieurs frégates ont passé l'étape des travaux de modernisation et que les autres débutent la leur, le programme MCH progresse à un rythme impressionnant. Toutefois, en raison de son succès retentissant, le programme REGULUS devrait être poursuivi pour les années à venir.

« Chaque marin envoyé en échange grâce au programme REGULUS entraîne un retour tangible à la MRC sous la forme d'expérience, de compétences acquises et de nouvelles idées, en plus d'apporter une meilleure compréhension et un meilleur engagement avec nos marines partenaires. »