Le bulletin d'actualité nationale de la Marine royale canadienne

La Vigie

Vol. 10, Nº 4 Automne 2016

www.navy-marine.forces.gc.ca

DANS CE NUMÉRO

Des NPEA dans l'Arctique

Leaders canadiens en mer

Le nouveau Code de conduite

RIMPAC 2016

Défense nationale National Defence

Canada

Les nouveaux navires préparent la MRC à des opérations arctiques élargies

Par Darlene Blakeley

Le commandant du premier navire de patrouille extracôtier et de l'Arctique (NPEA) de la Marine royale du Canada (MRC) a déjà été choisi, et les travaux ont commencé pour que tout soit prêt dès la livraison du Navire canadien de Sa Majesté (NCSM) *Harry DeWolf* en 2018.

Le capitaine de corvette Corey Gleason se prépare, avec une petite équipe préliminaire, pour le nouveau navire, l'un des six navires de patrouille extracôtiers et de l'Arctique pouvant opérer dans les eaux envahies par les glaces qui mèneront des opérations de souveraineté et de surveillance dans les zones d'intérêt des océans du Canada, y compris dans l'Arctique.

« C'est vraiment formidable d'avoir le rôle de premier commandant, explique le Capc Gleason. Le premier navire d'une classe représente toujours beaucoup de travail et il y a un long chemin à parcourir – environ cinq ans – entre le travail de bureau à terre et la première croisière opérationnelle du navire. Nous avons l'occasion d'ouvrir la voie pour tout le monde. »

Ce travail est essentiel, car la marine prévoit un avenir occupé dans le Nord du Canada, selon le contre-amiral John Newton, commandant des Forces maritimes de l'Atlantique. « Nous remarquons les changements importants dans l'environnement, l'industrie, le commerce, le tourisme, la société et la culture. La livraison prochaine du premier NPEA est une étape pertinente. »

Il ajoute que l'arrivée imminente de ces navires inspire la MRC à entreprendre des activités plus audacieuses dans toutes les zones océaniques du Canada. L'été dernier, le navire de défense côtière NCSM *Moncton* a mené des patrouilles dans la baie d'Hudson, tandis que son navire jumeau, le NCSM *Shawinigan,* était dans le passage du Nord-Ouest, où les marins ont pu vivre de nouvelles expériences.

« Depuis plusieurs années, nos équipages ont été de plus en plus occupés à se familiariser avec les voies navigables de l'Arctique et les collectivités qui luttent avec les économies changeantes, le climat et les activités humaines », explique le Cam Newton. « Nous avons entrepris de nouveaux partenariats avec des organismes gouvernementaux souhaitant bénéficier de l'appui de la MRC. »

Par exemple, lors de sa mission récente, l'équipage du *Shawinigan* a collaboré avec Parcs Canada afin de découvrir l'épave du navire de Sa Majesté *Terror,* un bâtiment de l'expédition arctique de Sir John Franklin ayant connu une fin tragique.

L'Arctique sera de plus en plus accessible : que ce soit la venue inaugurale du navire de croisière *Crystal Serenity* dans le passage du Nord-Ouest cet été, un port de ravitaillement pour la marine à Nanisivik, au Nunavut, la recherche scientifique ou des intérêts externes accrus dans l'Arctique, le rôle de la MRC dans le Nord évolue rapidement et les nouveaux NPEA apporteront de nouvelles responsabilités.

Le capitaine de corvette Corey Gleason, le contre-amiral John Newton et le capitaine de vaisseau Michael Davie, en Norvège, à l'occasion de discussions d'états-majors.

Construction du NCSM *Harry DeWolf*

La future flotte de NPEA a été nommée classe Harry DeWolf en l'honneur du vice-amiral Harry DeWolf, un héros de la marine de guerre canadienne. Le premier navire de la classe porte également son nom. La construction du NCSM *Harry DeWolf* a commencé en septembre 2015, et Irving Shipbuilding à Halifax construit les NPEA en utilisant une approche de construction progressive : 65 unités plus petites deviennent 21 plus gros blocs, qui deviennent alors trois mégablocs.

Dans son bilan sur la construction du navire, le Capc Gleason explique que les machines ont été installées, que la partie centrale est érigée et que le navire sera bientôt sur l'eau.

« Les essais commenceront en 2018 et d'autres déploiements réguliers auront lieu à compter de 2019, souligne-t-il. Cependant, il y a encore beaucoup à faire avant ces étapes. »

Il n'est pas inhabituel qu'un commandant soit nommé avant qu'un navire soit construit. « Personne ne s'investit

plus que le commandant pour veiller à ce que tout fonctionne bien, explique le Capc Gleason. Le niveau de supervision, aussi pénible cela soit-il pour les personnes participant au projet depuis des années, s'avère très profitable, car il nous permet de poser des questions sur tout : essais, formation, logistique ou une simple vanne d'isolement manquante dans la conception. »

Le Capc Scott Meagher a été nommé commandant en second, et le premier maître de 1re classe Gerry Doucet, capitaine d'armes. Ces deux marins d'expérience aideront à faire en sorte que les choses soient prêtes pour les 65 membres d'équipage affectés au navire d'ici l'été prochain. Certains seront invités à rester avec le navire plus longtemps que les affectations habituelles de deux à trois ans.

« Ils resteront pour appuyer l'instruction individuelle et collective, ainsi que les essais et les déploiements, mais aussi pour devenir instructeurs pour les futurs marins de la classe Harry DeWolf. Cela représente des défis de gestion du personnel », rapporte le Capc Gleason.

Les membres de l'équipage suivront l'instruction propre à la plate-forme pour apprendre à connaître le navire, notamment comment faire fonctionner de nouveaux équipements tels que les radars, les capteurs, les systèmes d'inclinaison, et les systèmes d'extinction d'incendie. L'instruction des GPM et la mise sur pied d'une force opérationnelle en mer continueront d'être la responsabilité du Groupe de l'instruction et du personnel de la Marine, et seront évaluées par le commandant de l'Entraînement maritime.

Pour l'instant, le Capc Gleason travaille pour le commandant des Forces maritimes de l'Atlantique en vue d'offrir les nombreux éléments du programme nécessaires pour adopter une toute nouvelle capacité dans la MRC. Les organismes touchés élaborent la documentation sur l'état de préparation, établissent les capacités du navire, élargissent les zones d'exploitation, définissent les tâches principales et secondaires des membres de l'équipage et élargissent les exigences d'instruction pour les officiers et l'équipage.

Tous les navires ultérieurs dans la classe Harry DeWolf disposeront de la doctrine de l'état de préparation, les instructions permanentes d'opération, les ordres et les concepts d'utilisation dès leur mise en service. On cherche ainsi à guider chaque équipe de commandement, officiers et équipages en mettant la première équipe de commandement à leurs côtés pour s'assurer qu'ils obtiennent le même niveau élevé d'instruction et de soutien tout au long du processus de livraison.

Vue d'artiste des nouveaux navires de patrouille extracôtiers et de l'Arctique.

Le Capc Gleason étudie l'Arctique en détail depuis 2009 et il a participé à des discussions d'état-major entre le haut commandement de la Marine et de la Force opérationnelle interarmées du Nord, de la Garde côtière canadienne (GCC), de la Marine royale danoise et de la Marine royale norvégienne. Il participera également à des négociations avec l'Islande visant à élargir les relations internationales dans l'Arctique et les efforts d'alliance.

Il a récemment suivi un cours de navigation dans les glaces à l'Université Memorial de St. John's, dirigé par un ancien capitaine d'expérience de la GCC. « Cela aidera grandement le système d'instruction navale à préparer ses propres cours de navigation dans les glaces pour l'instruction des futurs commandants, commandants en second et navigateurs. Ces types de possibilités d'instruction théoriques et pratiques externes continueront jusqu'à la livraison du *Harry DeWolf*. »

Navires à vocations multiples

Une fois en service, le navire fera l'objet d'essais en mer et d'une instruction collective, puis il prendra part à des engagements internationaux dans l'Arctique à l'appui d'opérations dans le Nord telles que Limpid et Nanook. Compte tenu du rythme saisonnier des activités, on s'attend à ce que les NPEA du Canada soient affectés à un large éventail annuel d'opérations nationales et internationales, y compris le renforcement des capacités et de la confiance entre le Canada et les nouveaux intérêts de la politique étrangère.

« Le navire se prête à l'exécution d'opérations multiples, révèle le Capc Gleason. Par conséquent, nous allons non seulement nous concentrer à envoyer ce navire dans l'Arctique pour accroître la présence de la MRC, mais nous l'enverrons aussi dans toutes les zones d'opération de la MRC. »

Le *Harry DeWolf*, qui fait la longueur d'un terrain de football canadien, peut transporter un équipage de 65 personnes, plus 22 personnes afin d'accueillir une équipe d'arraisonnement spécialisée, des troupes de l'armée, des forces d'opérations spéciales et des équipes d'autres ministères en appui à des travaux scientifiques et de recherche. Il peut également transporter un hélicoptère, jusqu'à six conteneurs maritimes et jusqu'à sept embarcations.

« Bien qu'il pèse 2 000 tonnes de plus qu'une frégate de patrouille canadienne, son moteur diesel électrique en fait un choix plus économique sur de longues distances ou pour les opérations d'interception du trafic dans les Caraïbes », déclare le Capc Gleason.

En raison de sa capacité de transport maritime, de ses connecteurs mer-terre, de sa capacité d'accueil de personnel supplémentaire et de transport des fournitures et des ressources propres à la mission, c'est un navire de choix pour les missions d'aide humanitaire et de secours en cas de catastrophe.

« Si un navire peut fonctionner dans l'Arctique, du début à la fin de la saison navigable, il peut certainement fonctionner partout dans le monde, souligne le Capc Gleason. Nous sommes tous impatients de voir ce qu'il va accomplir. »

Leaders canadiens en mer

Une expérience inoubliable pour les civils

Par Kylee Mackay

Photo : Mat 1 Peter Frew

***Des participants civils au programme Leaders canadiens en mer s'initient à la lutte contre les incendies en mer et revêtent un lourd équipement dans le cadre d'un exercice à bord du NCSM* St. John's.**

Passer quelques nuits à bord d'un navire de la Marine royale canadienne est un privilège plutôt rare pour la plupart des civils. Ainsi, lorsque 10 chefs d'entreprise et leaders communautaires ont pris la mer à Halifax pour une sortie de deux nuits à bord du Navire canadien de Sa Majesté (NCSM) *St. John's*, en direction de St. John's, ces derniers ont profité au maximum de tout ce que le navire avait à offrir.

Très peu de Canadiens vivant loin des côtes est et ouest du pays ont déjà eu l'occasion de voir un gros navire de guerre, encore moins d'en admirer les marins à l'œuvre. Le programme Leaders canadiens en mer de la MRC (LCM) vise à permettre aux intervenants civils de se familiariser avec le travail des marins ainsi qu'avec les capacités des navires sur lesquels ils œuvrent, mais aussi à rapprocher les Canadiens de leur marine.

L'été dernier, le commodore Craig Baines, commandant de la Flotte canadienne de l'Atlantique, a accueilli le groupe de LCM à bord du NCSM *St. John's*, l'une des 12 frégates canadiennes de la classe Halifax.

« Nous avons choisi soigneusement un groupe de Canadiens, tous des dirigeants de leur secteur professionnel ou de leur collectivité, souligne le Cmdre Baines. En observant le travail accompli en mer par nos marins, ils peuvent mieux comprendre comment la MRC protège et défend le Canada, au pays et à l'étranger. Ils sont ensuite mieux placés pour transmettre ce message aux Canadiens à leur retour. »

Le programme LCM organise plusieurs sorties par an; chacune est unique en son genre. D'une durée de trois jours et deux nuits, ce programme sans temps mort et physiquement exigeant inclut entre autres des présentations sur la navigation, le matelotage, les armes et la mécanique, des visites exhaustives du navire, ainsi que la participation pratique à divers exercices. Nombreux sont les marins civils qui sortent épuisés de leur séjour en mer.

L'un des moments les plus palpitants du programme a été la promenade en canot pneumatique à coque rigide (RHIB). Outil essentiel des opérations de l'équipe d'arraisonnement du navire pour l'examen de bâtiments suspects, le RHIB est une embarcation légère, rapide et très facile à manœuvrer.

Monter dans un RHIB est une aventure en soi. Chaque personne se tient fermement à un filet suspendu pendant que celui-ci est soulevé au moyen d'une grue par-dessus le bastingage puis abaissé soigneusement le long de la coque du navire jusqu'à l'embarcation deux niveaux plus bas, à la surface de l'océan. Entre temps, le RHIB est manœuvré par le capitaine d'armes qui doit rester directement sous le filet le long de la frégate de 135 mètres qui se déplace.

Les virages serrés et les grosses vagues ont offert une course palpitante, en plus d'une vue incroyable du *St. John's*. Puis, il a fallu revenir et s'agripper au même filet, toujours aussi balançant, avant de pouvoir remonter sur le pont. La promenade en RHIB ne fut surpassée que par les mouvements du navire lui-même.

« J'étais surpris par la souplesse et la sophistication de la frégate : la vitesse qu'elle peut atteindre, sa manœuvrabilité, explique Nik Nanos, de Nanos Research. Lorsqu'on se trouve sur le pont, on réalise qu'elle peut s'arrêter et changer de cap en un temps record. On oublie qu'elle pèse près de 5 000 tonnes et mesure 135 mètres de long. »

« C'est une machine à la fine pointe et furtive, poursuit M. Nanos. Rien ne se compare à vivre l'expérience sur place, puisque cela nous encourage à réfléchir concrètement au rôle multidimensionnel de la marine, et à l'incidence que cela peut avoir sur nous. »

L'équipage était fier de faire la démonstration de certains exercices réguliers et permanents, notamment la lutte contre les avaries causées par les incendies et les inondations, le traitement des blessés, ou le repérage et la récupération d'un homme à la mer. Les participants furent surpris d'apprendre que ces exercices visant l'ensemble de l'équipage ont lieu plusieurs fois par semaine lorsque le navire est en mer, afin de maintenir au plus haut point les compétences et les procédures.

Une fois les démonstrations terminées, les visiteurs ont eu droit à une formation personnalisée en lutte contre les incendies offerte avec patience et rigueur par les techniciens de coque du navire. Ils ont ensuite revêtu une lourde combinaison assortie de bouteilles d'oxygène, caméras thermiques

et tous les autres outils, très nombreux, pour « lutter » contre un incendie dans un compartiment rempli de fumée. La fumée n'était pas nocive, mais elle les empêchait tout de même d'y voir. Chacun est sorti triomphant, heureux d'avoir pu trouver et sauver sa « victime ».

« Le programme LCM est aussi une occasion extraordinaire pour tous les marins, affirme le capitaine de frégate Rory McLay, commandant du NCSM *St. John's*. Rien de tel pour perfectionner ses compétences que de les transmettre à quelqu'un d'autre. L'équipage du navire profite de ce nouveau public pour démontrer tous les aspects du combat et des capacités d'intervention en cas d'urgence à bord du navire. »

Bien sûr, aucun séjour en mer ne serait complet sans quelques surprises. Vers la moitié de la traversée, le *St. John's* a reçu un avis d'un bateau robot sans équipage à énergie solaire dont l'hélice s'était coincée dans de l'équipement de pêche. Embarcation de quatre mètres de long, le *Solar Voyager* tentait de réaliser la toute première traversée transatlantique par bateau autonome lorsqu'il s'est coincé dans un filet, et s'est mis à dériver au large des côtes de la Nouvelle-Écosse. Après avoir communiqué avec le propriétaire du *Solar Voyager*, l'équipage du navire a décidé de récupérer l'embarcation expérimentale afin d'éliminer tout risque potentiel à la navigation. Le *St. John's* s'est approché du petit bateau tôt le matin et des membres de l'équipage l'ont repêché. Installé sur le pont pendant toute la durée du voyage, le *Solar Voyager* a alimenté bon nombre de conversations chez les invités et l'équipage.

Les visiteurs furent très bien accueillis par chacun des 230 membres de l'équipage du *St. John's* quand ils les croisaient dans les couloirs ou les mess. Quelques questions sur le rôle occupé par le marin à bord de la frégate suffisaient à illustrer le dévouement et la fierté que chacun ressent à contribuer à l'exploitation quotidienne du bâtiment, ainsi qu'à la défense et à la sécurité du Canada.

L'engagement et l'attitude positive de chacun ont marqué les visiteurs.

Carolann Harding, directrice d'International Business Development du gouvernement de Terre-Neuve-et-Labrador, a été épatée par le travail d'équipe des membres d'équipage. « Il existe une relation vraiment solide et tous font preuve de beaucoup de fierté et de professionnalisme. Le public ignore les compétences pointues, la formation et l'éducation des marins sur ce navire. Chaque instant m'a appris quelque chose de nouveau et je peux me baser sur ces connaissances pour expliquer aux membres de ma collectivité l'importance du rôle de la Marine pour le Canada. »

Terre-Neuvienne de souche, Mme Harding n'a pas sourcillé devant l'épais brouillard entourant le navire pendant le voyage. Alors que la traversée touchait à sa fin, et que le NCSM *St. John's* a finalement émergé du brouillard gris au large de Terre-Neuve, elle et les autres nouveaux marins, ont admiré la beauté du port de St. John's.

Personne ne ressentait plus de fierté à bord du *St. John's*, alors que le navire glissait doucement dans son port d'origine, que Danny Williams, ancien premier ministre de la province.

« C'était un véritable honneur et un privilège d'être invité à participer au programme Leaders canadiens en mer, déclare M. Williams. Je pense que je parle au nom de tous quand j'affirme que ce fut une aventure extraordinaire. Quelle chance d'être à bord du NCSM *St. John's* en compagnie d'un groupe de professionnels aussi remarquables. J'ai remarqué un sentiment de communauté et une camaraderie sincère, qui se reflètent sans doute dans l'important travail que les membres d'équipage effectuent au service de notre pays. En plus d'être amicaux, accueillants et très doués, le dévouement profond dont ils font preuve envers leur travail était évident. L'équipage représente ce qu'il y a de mieux dans le fait d'être Canadien. »

Photo : Mat 1 Peter Frew

Photo : Cpl J.W.S. Houck

Des participants civils au programme Leaders canadiens en mer s'exercent au tir d'armes légères (à gauche) à bord du NCSM* St. John's *(en bas). Les participants ont aussi été transbordés jusque dans un bateau (à droite).

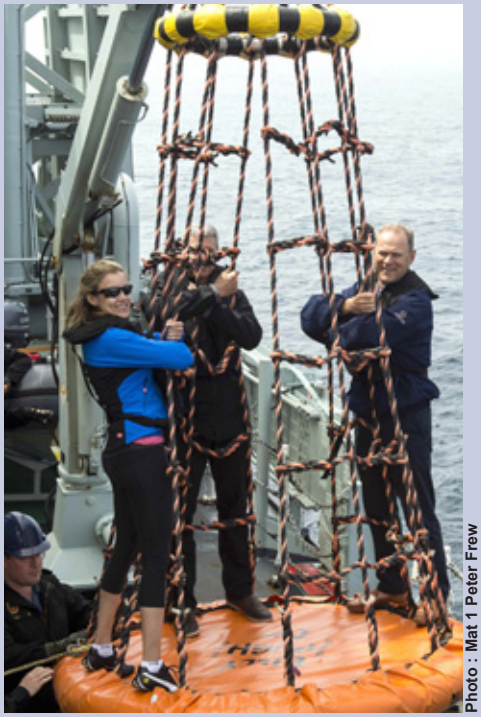


Photo : Mat 1 Peter Frew

Le capitaine de corvette Donald Allan pose avec les livres du genre fantastique dont il est l'auteur.

Photo : Chris Whitby

La FANTASTIQUE vie secrète d'un officier de la Marine

Par Darlene Blakeley

Le capitaine de corvette Donald Allan mène une vie double et l'une d'entre elles est une pure fantaisie.

Spécialiste en guerre de l'information de la Marine royale canadienne le jour et auteur et autoéditeur primé de romans fantastiques la nuit, le Capc Allan se dit « accro du genre et parfois à outrance ».

« De nos jours, heureusement, c'est quelque chose de positif! », affirme-t-il.

Le premier roman du Capc Allan, *Duilleog,* qui signifie « feuille » en langue celtique, a remporté la médaille d'or de la catégorie Roman fantastique/Autres mondes aux Global eBook Awards Dan Poytner, prix remis à des livres numériques.

« J'ai été sélectionné comme finaliste et j'ai remporté la médaille d'or dans ma catégorie; je ne m'y attendais pas du tout, souligne-t-il. Je suis mon critique le plus sévère. Lorsque les gens me disent qu'ils ont adoré mes romans, je tressaille en secret et me demande comment ils n'ont pas remarqué ceci ou cela. Je commence à m'habituer. Je n'ai pas l'habitude de me péter les bretelles, mais maintenant je me le permets de temps à autre. Ça m'a fait du bien. Ça confirme que je suis un auteur, un vrai de vrai. »

En fait, le Capc Allan rédige en ce moment le troisième livre de la série « New Druids », et il prévoit déjà en écrire un quatrième. Chaque livre porte un titre en langue celte (en effet, en plus de *Duilleog*, il y a *Craobh* [branche], *Stoc* [tige] et *Freamhaigh* [racine]), ce qui est tout à fait naturel pour le Capc Allan, dont la famille est écossaise.

« Ma mère, mon père et mon frère ont quitté Port Glasgow, en Écosse, en 1962. Je suis née à Ottawa, mais j'ai baigné dans la culture écossaise toute ma vie. J'adore naturellement tout ce qui se rapporte à la culture celtique, à part les tourtes écossaises, que je déteste », s'exclame-t-il en riant.

Il a toujours écrit, mais surtout pour le plaisir. Brian Doyle, lui-même auteur établi et professeur de l'Institut collégial Glebe d'Ottawa, où le Capc Allan a fait ses études secondaires, voulait que ce dernier devienne romancier et publie ses

récits. « J'aurais dû l'écouter, indique le Capc Allan. Mais pour moi, la Marine a toujours eu préséance. »

Il a été réserviste naval pendant neuf ans avant de se joindre à la Force régulière comme officier des opérations maritimes et sous-marines. Il rêvait toutefois, depuis longtemps, de voir son nom sur la couverture d'un livre. C'est au cours de sa période de service à Washington, où il a travaillé avec la Marine des États-Unis au Pentagone, que l'idée d'une série fantastique est née. Cette idée a germé et il a rédigé son premier roman, qui a été publié en juin 2015.

Il a été initié au roman fantastique par une enseignante de cinquième année pour qui il avait un faible, Mme Robinson. « Oui, comme la chanson », affirme-t-il.

Il était particulièrement friand de l'évasion que lui procuraient J.R.R. Tolkien, C.S. Lewis, Stephen R. Donaldson, Elizabeth Moon, Robin Hobb et Ursula Le Guin. « Les romans fantastiques m'ont toujours attiré, car ils font rêver à des mondes fascinants et à d'autres réalités. Regardez le succès mondial de la série du *Trône de fer* et même d'*Harry Potter* : tout le monde aime les histoires fantastiques! C'est pourquoi ce genre de récit me vient naturellement. Lorsque vous avez été plongé dans la mythologie et la fantaisie toute votre vie, cela va de soi. »

Le Capc Allan admet qu'il raffole particulièrement des romans d'Elizabeth Moon, qui brillent par leur simplicité et leurs détails pris dans la vraie vie. « Peu de romans réussissent à émouvoir ou à émerveiller comme les siens. Ils effacent un peu le monde réel du lecteur et lui font comprendre que le changement peut être merveilleux et effrayant du même coup. Ajoutez-y de la magie et du merveilleux et vous avez une évasion sublime. »

Comme la plupart d'entre nous, le Capc Allan doit concilier le travail et la vie de famille. L'époque où il était fanatique des jeux vidéo est révolue, et il rédige désormais ses romans sur un ordinateur portable dans le salon, pendant que son épouse et ses deux enfants regardent la télé. « Cela me permet de me détendre et de passer plus de temps qu'avant avec ma famille. C'est ce qu'il y a de plus important. L'écriture ne passe jamais avant ma famille. Je crois que la Marine m'a appris à trouver l'équilibre entre le travail, ma famille et l'écriture. C'est là un des atouts de la Marine : les marins qui réussissent à concilier avec brio les innombrables volets de la vie professionnelle, de la vie de famille et de la vie personnelle. »

“Les romans fantastiques m'ont toujours attiré, car ils font rêver à des mondes fascinants et à d'autres réalités.

Le Capc Allan avoue que les gens réagissent souvent étrangement lorsqu'ils apprennent qu'il est officier de la Marine et auteur de romans fantastiques. « Les gens voient un officier de la Marine et présument que j'ai dévoré la série des *Aubreyades* ou la *Bataille de Midway*. Mais en réalité, les histoires nautiques et le genre non fictionnel m'ennuient mortellement. »

Le troisième tome de la série « New Druids » paraîtra en juin 2017, suivi du quatrième, dont la trame est déjà prête, au plus un an plus tard. Le Capc Allan écrit actuellement son premier roman de science-fiction, dont l'intrigue se déroule dans le parc Algonquin et à Ottawa. La parution de cet ouvrage est également prévue pour l'an prochain.

« Je suis toujours en train de penser à de nouvelles histoires, que je sois dans l'autobus vers le travail ou au lit à regarder le plafond, explique-t-il. Mes enfants adorent lire. Je leur faisais la lecture presque tous les soirs quand je n'étais pas en mer. Ils préféraient les histoires que j'inventais. Il me suffisait de prendre une idée simple et de me laisser emporter dans n'importe quelle direction. J'ajoutais un élément imprévu et j'utilisais leurs prénoms pour les faire rire. Il ne suffisait que de ça pour créer un petit monde et sa petite histoire; les enfants étaient heureux et prêts à s'endormir. Les histoires étaient là, à portée de la main. Certaines sont plus intéressantes que d'autres. Ce sont celles-là qui deviennent des romans. »

Rester en contact avec ses camarades de bord

Par Darlene Blakeley

John Abraham (premier à gauche dans la rangée arrière), avec l'équipage du NCSM Onondaga, en 1969.

NCSM Kootenay

Le mécanicien naval à la retraite John Abraham a un vibrant message à transmettre aux membres actuels de la Marine royale canadienne (MRC) : prenez beaucoup de photos et restez en contact avec vos camarades de bord.

Les souvenirs des militaires à la retraite refont souvent surface de façon plus marquée le jour du Souvenir, et M. Abraham, qui a maintenant 70 ans, ne fait pas exception. Ce dernier va toutefois plus loin : il tente de reprendre contact avec certains de ceux qui en font partie.

M. Abraham est né à Halifax. Fils d'un officier de la marine, il a grandi comme la plupart des enfants de militaires, d'une base à une autre. « Je me suis fait de nombreux amis, mais en raison de nos déménagements, j'ai perdu contact avec la plupart d'entre eux, fait-il valoir. Mon désir de reprendre contact avec d'anciens amis et camarades de bord s'est révélé pour la première fois il y a plusieurs années à mon retour à Halifax pour des retrouvailles avec des camarades de l'école primaire. J'ai ravivé de vieilles amitiés et des souvenirs de bons moments de mon enfance ont resurgi. »

M. Abraham s'est enrôlé dans la Réserve de l'Armée canadienne en 1963, à Wainwright, en Alberta, mais il a vite réalisé que la mer lui manquait. Un an plus tard, il s'est joint à la MRC et a été envoyé à Cornwallis, en Nouvelle-Écosse, pour ce qu'il appelle un « camp d'entraînement naval ».

« J'étais mécanicien naval et mon premier navire est le NCSM *Kootenay*, rapporte-t-il. Bon nombre de mes amis de Cornwallis y étaient également affectés et notre amitié s'est poursuivie. »

En 1969, M. Abraham s'est joint au service sous-marinier du Canada et a été affecté au NCSM *Ojibwa*.

Cette transition professionnelle lui a vraisemblablement sauvé la vie.

Explosion du NCSM *Kootenay*

Le matin du 23 octobre 1969, le NCSM *Kootenay* faisait partie d'une force opérationnelle qui rentrait au Canada après un exercice dans les eaux du Royaume-Uni. Un palier dans la boîte d'engrenages tribord s'est rompu. Son logement avait été mal installé, et l'huile qui devait circuler et agir en tant que liquide de refroidissement a surchauffé, atteignant une température estimée de 650 degrés Celsius. L'explosion et l'incendie ont fait neuf morts et 53 blessés, le pire accident de l'histoire de la MRC en temps de paix.

« Nous étions en mer lorsqu'on nous a informés de l'explosion sur le *Kootenay* et des décès qu'elle avait causés, se rappelle M. Abraham. La plupart des personnes tuées faisaient partie de mon quart. On m'a dit plus tard que mon remplaçant avait été tué dans la salle des machines. Je dois admettre que cela m'a profondément attristé et lorsque j'entends la nouvelle d'un désastre en mer, je pense à mes amis et camarades perdus. »

Après avoir servi à bord des sous-marins *Onondaga* et *Okanagan*, M. Abraham a servi dans des sous-marins sur la côte Ouest et obtenu son titre de plongeur de bord. Il a mis fin à sa carrière navale en 1974, lorsque son sous-marin, le NCSM *Rainbow*, un sous-marin de la classe Tench acheté de la Marine des États-Unis en 1968, a été mis hors service.

Il a ensuite suivi divers parcours professionnels, notamment dans la marine marchande aux États-Unis ainsi que dans le domaine de la

sécurité dans l'État de Washington. Après avoir obtenu sa double citoyenneté, il a travaillé comme shérif adjoint à Forks, dans l'État de Washington, dans le service du shérif du comté de Clallam, poste qu'il a quitté en 1987 pour devenir policier dans le service de police de Seattle (SPD).

« J'ai fait du terrain jusqu'en 1990, année à laquelle j'ai réalisé mon rêve de devenir agent motocycliste à Seattle. J'ai travaillé au SPD jusqu'en 2013. J'ai fait partie de l'équipe d'exercices d'entraînement en motocyclette du service pendant 17 ans et je me suis beaucoup investi dans la sécurité des agents, le soutien des agents blessés et de leur famille, et les jeux Olympiques spéciaux. »

Actuellement, il habite à Mukilteo, dans l'État de Washington, juste au nord de Seattle. Il coordonne le programme de conduite sécuritaire de Seattle City Light, le service public qui alimente la ville de Seattle en électricité.

John Abraham

Reprise de contact avec d'anciens camarades de bord

Malgré ses diverses expériences, il n'a jamais oublié la MRC ni les personnes avec lesquelles il a servi.

« Les aspects les plus intéressants de mon passage dans la MRC sont les navires à bord desquels j'ai servi et les personnes qui ont servi avec moi. Nous étions toujours très proches et passions beaucoup de temps ensemble à la fois à bord et à l'extérieur des navires. Quant aux sous-marins, ce qui me plaisait, c'était la camaraderie et les appareils. J'adorais les sous-marins. C'est un univers totalement différent et votre vie et celle de tout le reste de l'équipage dépendent du savoir et du dévouement de chacun. »

Il admet que le plus difficile était d'être très souvent en mer. « Cela fait partie du travail, mais c'était difficile pour mes enfants de grandir sans avoir leur père à leurs côtés. C'était pénible de retourner à la maison après avoir manqué des anniversaires et d'autres occasions spéciales. »

Il est récemment retourné à Halifax avec son épouse pour visiter l'arsenal et l'école de sous-mariniers actuelle et de nombreux souvenirs ont resurgi.

« J'ai décidé de reprendre contact avec des marins que je n'avais pas vus depuis 50 ans », affirme-t-il.

Lorsqu'il a fait part de ce souhait au premier-maître de 2e classe Bob Bergeron, de l'École du génie naval des Forces canadiennes, celui-ci lui a transmis les noms de deux organismes nationaux à consulter : la Submariners Association of Canada et la Canadian Naval Diver Association.

M. Abraham recommande fortement ces groupes. « Ils m'ont immédiatement mis en contact avec plusieurs anciens marins et plongeurs avec lesquels j'avais servi il y a longtemps. Ils fournissent des renseignements sur les prochains événements et rassemblements locaux en plus de vous renseigner sur l'état de santé et le bien-être de vos amis. Ils mettent à votre disposition une voie de communication vous permettant de contacter une personne ou un groupe. »

Il regrette toutefois d'avoir perdu contact. « J'ai perdu une grande partie de ma jeunesse. »

Il rapporte avoir fait bien des recherches sur Internet pour retrouver un ancien camarade, Sam Wiscombe, de Terre-Neuve pour découvrir sur un site d'anciens combattants de Terre-Neuve que Sam s'était éteint le jour de son anniversaire, en 2010. « J'étais très triste de ne pas être resté en contact avec mon vieil ami », affirme-t-il.

« Prenez beaucoup de photos »

M. Abraham tient à ce que les marins de la nouvelle génération sachent qu'ils ne regretteront jamais de rester en contact avec leurs camarades de bord.

« Prenez beaucoup de photos – il n'y a aucune excuse à notre époque avec les téléphones cellulaires, conseille-t-il. Indiquez où la photo a été prise et qui en fait partie. Si vous suivez un cours, prenez une photo de groupe et identifiez tous ceux qui y figurent. Maintenez vos liens d'amitié et si vos amis passent à une autre étape de leur vie, reprenez contact avec eux de temps à autre. Cela peut sembler un peu extrême en ce moment, mais lorsque vous aurez mon âge, vous serez heureux de l'avoir fait. Vous ne serez pas à la recherche de souvenirs perdus dans les visages et les noms disparus de votre enfance. »

M. Abraham recommande un site Web qui permet aux marins de se retrouver les uns les autres et d'ajouter leurs noms et leurs photos à des listes de membres d'équipage de navire. Il s'agit du site: www.forposterityssake.ca.

Le nouveau Code de conduite de la MRC :

Vers l'élimination des comportements dommageables et inappropriés

Par Darlene Blakeley

Un milieu de travail respectueux, exempt de discrimination et de harcèlement. Voilà le but premier du nouveau Code de conduite de la Marine royale canadienne (MRC).

Publié plus tôt cette année, ce Code renforce l'engagement de la MRC envers l'opération Honour, dont le mandat est d'éliminer les comportements sexuels dommageables et inappropriés dans les Forces armées canadiennes (FAC). Les principes de l'opération Honour sont fondamentaux et ancrés dans les valeurs militaires : devoir, intégrité, loyauté et courage.

Lors d'un récent bilan sur l'opération Honour, le vice-amiral Ron Lloyd, commandant de la MRC, a souligné qu'il faut intervenir directement dans les cas d'inconduite, surtout lorsque ces derniers impliquent des personnes occupant des postes de direction ou de commandement. « La confiance est un ingrédient clé du leadership et de la discipline, et elle ne doit pas être ébranlée. Si on perd confiance dans les dirigeants, ces personnes sont destituées, et les questions liées à ce retrait sont examinées. »

La MRC veut appliquer les principes de l'opération Honour grâce à l'interaction immédiate et visible entre les dirigeants et le personnel subalterne de tous les niveaux. Elle tient à raffermir la confiance du personnel dans les mécanismes de signalement afin d'éliminer la peur des représailles.

La MRC travaille déjà résolument à donner aux membres de son personnel toute la formation nécessaire pour qu'ils sachent ce qu'on attend d'eux.

Mise en œuvre du Code de conduite

Le Code de conduite de la MRC est mis en œuvre au moyen de formations officielles, de mentorat et de leadership à tous les niveaux de la chaîne de commandement. À la MRC, le Groupe d'entraînement en mer (GEM) s'acquitte de la mise en œuvre du Code au niveau opérationnel.

Une exigence de préparation au combat a été conçue pour que le personnel soit au courant de ses tâches et responsabilités quant au Code de conduite et à l'opération Honour. Récemment, on a élargi l'exigence pour y inclure des validations périodiques comprenant des scénarios mettant à l'épreuve la réaction des marins, à bord de navires et de sous-marins, devant un comportement inapproprié. Il faut entre autres signaler la conduite rapidement à la chaîne de commandement et aux organisations externes.

Ces vérifications seront réalisées à chaque grand programme d'instruction préparatoire au déploiement en mer. De plus, la liste des leçons retenues fera l'objet d'un rapport périodique aux fins d'amélioration du programme.

« Nous assurerons ainsi la réussite du perfectionnement professionnel, de l'instruction, des discussions dirigées par le commandement et des vérifications, explique le capitaine de corvette Jon Maurice, officier supérieur d'état-major des Grands navires de guerre du GEM. Le GEM présentera des statistiques sous forme de rapports, qui indiqueront s'il faut modifier l'instruction pour que tout le personnel comprenne le Code de conduite de la MRC et l'opération Honour, et sache quoi faire en cas de situation inappropriée. »

Le document de commandement 102 des Forces canadiennes présente aussi les exigences en matière de préparation et d'instruction auxquelles doivent se conformer le personnel, les navires et les autres unités pour offrir et maintenir l'instruction requise pour appuyer la disponibilité opérationnelle générale. Une des exigences prévoit des présentations et des journées de perfectionnement professionnel menées par l'équipe de commandement sur le Code de conduite de la MRC.

« Les programmes d'instruction préparatoire au déploiement en mer permettent au personnel d'instruction en mer d'évaluer la disponibilité opérationnelle d'une unité, en mer ou à quai, explique le Capc Maurice. Le GEM effectue des vérifications liées avec l'opération Honour dans certains de ses programmes sur la disponibilité opérationnelle en mer, mais les étendra à tous ses programmes dans lesquels des mises en situation

La MRC a adopté l'analyse comparative entre les sexes plus pour mieux comprendre les réalités propres aux sexes, qui sont en constante évolution.

Photo : Cplc Mathieu Gaudreault

viseront tant la chaîne de commandement que les marins. »

Pour les déploiements, la MRC a modifié les ordres permanents des navires pour y ajouter ce qu'on appelle un protocole « hors du port d'attache ». Les équipes de commandement donnent désormais un briefing de vive voix à l'équipage du navire la première nuit passée dans un port autre que le port d'attache, pour présenter toutes les attentes en matière de consommation d'alcool, de conduite personnelle et de sécurité.

De plus, toutes les unités à terre de la MRC et leurs navires ont ajouté un briefing sur la conduite personnelle dans leurs formalités d'arrivée à l'unité, pour renforcer les attentes de l'institution et du commandement par rapport au comportement.

Photo: DND

Le vice-amiral Ron Lloyd (deuxième à partir de la gauche), en compagnie d'autres dirigeants principaux des Forces armées canadiennes lors d'un récent bilan sur l'opération Honour.

Leadership, respect et honneur

Sur le plan de l'orientation stratégique, le Groupe d'instruction du personnel naval (GIPN), comme toutes les autres composantes des FAC, a dû mettre en œuvre un programme d'instruction à l'appui de l'opération Honour. Parallèlement, le GIPN avait commencé à élaborer de l'instruction à l'appui du Code de conduite et du Guide révisé du système divisionnaire.

« L'analyse du GIPN met en évidence que le contenu était lié et qu'il y avait un écart considérable entre l'instruction des officiers et celle des militaires du rang (MR) », raconte le lieutenant-colonel Regan Legassie, chef d'état-major, GIPN. « Pour rendre l'instruction efficace et utile pour les marins de la Force régulière et de la Réserve, le GIPN a regroupé toutes les exigences dans un seul programme, appelé Leadership, respect et honneur (LRH), qui vise tous les grades et qui associe le contenu aux exigences du poste et aux attentes. »

Des trousses d'instruction ont été mises à l'essai dans des cours de base, pour refléter l'intention de l'opération Honour et respecter les exigences nationales.

Le programme LRH constituera une référence pour la conduite attendue du personnel de la MRC, et fournira les lignes directrices et les procédures pour signaler un comportement inapproprié. Pour les grades supérieurs, l'instruction sera axée sur ce qu'on attend des superviseurs de chaque niveau, et les mesures à prendre quant au règlement et à la prévention des incidents.

Analyse comparative entre les sexes plus

La MRC a aussi adopté l'Analyse Comparative entre les Sexes Plus, une initiative pour mieux comprendre l'évolution des réalités en matière d'égalité des sexes et en tenir compte. Tous les analystes de politiques de la Marine doivent suivre la formation sur l'initiative.

Cette méthode d'analyse sert à évaluer l'incidence possible des politiques, des programmes, des services et d'autres initiatives sur divers groupes en tenant compte du sexe et d'autres facteurs identitaires. Le « Plus » à la fin du nom indique que le programme ne se limite pas à l'égalité des sexes et comprend l'examen de toute une gamme de facteurs identitaires étroitement liés : âge, niveau de scolarité, langue, géographie, culture et revenu.

« À l'heure actuelle, le personnel travaillant à la rédaction des politiques, des plans et des documents ministériels a été choisi comme premier cadre pour le cours en ligne de l'Analyse Comparative entre les Sexes Plus, explique le Capc Karen O'Connell, membre du l'équipe du Directeur - Personnel et instruction de la Marine 2 - Politique et programmes en matière de personnel. L'état final recherché est l'intégration totale du programme dans les opérations et institutions des FAC comme partie courante de toutes les activités, politiques et programmes. On espère atteindre cet objectif d'ici la fin mars 2019. »

La MRC mène aussi des recherches sur les attitudes et comportements de ses membres. Dans cette optique, elle parraine une étude réalisée par des spécialistes en recherche sur les effets du stress opérationnel sur les comportements sociaux, et les corrélations qui en découlent avec les incidents d'inconduite personnelle.

« Les membres du personnel de la MRC sont tenus à des normes rigoureuses de conduite en tout temps, affirme le Capc O'Connell. Le Code de conduite de la MRC guide les membres du personnel dans leurs fonctions et activités quotidiennes, et présente ce qui est attendu d'eux. Le respect du Code de conduite favorise un comportement approprié qui améliorera le moral, la productivité et l'esprit de corps. »

Durant la mise en œuvre de ses plans stratégiques et opérationnels, la MRC ne cessera pas de prendre des mesures pour éliminer les comportements sexuels dommageables et inappropriés, selon le Vam Lloyd.

« Après tout, ce sont les personnes qui comptent. Nous voulons nous assurer que leur milieu de travail est sécuritaire et respectueux, exempt de violence et de discrimination – un milieu où elles peuvent se concentrer sur leurs fonctions et les exercer au service du Canada. »

RIMPAC 16

Perfectionnement des compétences lors d'un exercice interarmées complexe

De navires de plusieurs pays circulent ensemble dans le cadre du RIMPAC 2016.

Photo : Marine des États-Unis

Par le capitaine de corvette Kelly Williamson

Cet été, lors du plus grand exercice maritime jamais vu et l'un des plus complexes qui soit, 25 000 marins, soldats et aviateurs, 40 navires de guerre, cinq sous-marins et plus de 200 aéronefs de 26 pays, ont mené des opérations pendant cinq semaines au large des îles hawaïennes et du Sud de la Californie

L'exercice Rim of the Pacific (RIMPAC) 2016 était le cadre idéal pour permettre à près de 1 500 membres des Forces armées canadiennes (FAC) de parfaire leurs compétences – qu'il s'agisse d'occuper des postes de dirigeants, de mener des opérations de plongée, de naviguer à bord d'une frégate ou d'un navire de défense côtière, d'évoluer au sein de la Force opérationnelle aérienne ou de se salir avec la Force opérationnelle terrestre.

Le Capv David Mazur était officier des opérations de la Force opérationnelle multinationale et directeur d'exercice adjoint du RIMPAC 16. « C'est un exercice très important pour les FAC, explique-t-il. Normalement nul n'effectue de missions de façon indépendante. Pouvoir participer à un exercice interarmées et opérationnel majeur dans un environnement de grande coalition nous permet de voir comment nos partenaires du Pacifique mènent leurs opérations. Les relations bâties lors de tels exercices aident les pays participants à mieux se comprendre mutuellement et à travailler ensemble plus efficacement au besoin. »

« En plus d'importants tirs de torpilles et de lancement de missiles antinavires et surface-air réels effectués par la Marine royale canadienne (MRC), la Force opérationnelle interarmées du Canada au RIMPAC comprenait l'un des plus grands contingents d'une Force opérationnelle aérienne de l'Aviation royale canadienne (ARC), comptant un élément du quartier général et une représentation de chacune des capacités expéditionnaires de l'ARC. »

Le Capv Mazur ajoute : « Nous avons également utilisé une frégate modernisée de la classe Halifax avec capacité de commandement à l'appui du personnel de soutien embarqué du commandant du combat sur mer (CCM) d'un groupe aéronaval. Au Sud de la Californie, les Griffon et les Chinook soutenant une force terrestre de l'Armée canadienne se sont intégrés aux opérations amphibies d'autres aéronefs et troupes embarquées à bord de navires d'assaut amphibie de la Marine des États-Unis. »

Leadership canadien

Le Canada participe à tous les RIMPAC depuis le tout premier, en 1971. Cette année, le contre-amiral Scott Bishop de la MRC était commandant adjoint de la force opérationnelle multinationale, sous le vice-amiral Nora Tyson, commandant de la Troisième flotte des États-Unis. Ses responsabilités comprenaient la supervision et l'exécution des opérations quotidiennes.

« Le RIMPAC était une chance de nous entraîner avec des personnes exceptionnellement douées de la région de l'Asie-Pacifique. Nous avons pu échanger des connaissances et mieux comprendre les points de vue d'autrui, souligne le Cam Bishop. Tous les membres des FAC au RIMPAC ont tiré des enseignements précieux qui leur bénéficieront tout au long de leur carrière. »

Le Canada occupait un certain nombre d'autres postes de commandement clés au RIMPAC. Le brigadier-général Blaise Frawley a commandé la composante aérienne de la coalition, donc toutes les opérations de guerre

aérienne, alors que le Capv Jason Boyd était le CCM responsable de la défense du groupe aéronaval.

Lancements de missiles réussis

La MRC a envoyé deux frégates, les Navires canadiens de Sa Majesté (NCSM) *Vancouver* et *Calgary*, dans l'archipel hawaïen, une équipe de plongeurs, du personnel de soutien logistique avancé ainsi que des officiers d'état-major.

Grâce à l'exercice, des membres de la MRC se sont perfectionnés grâce à un vaste éventail de scénarios d'entraînement : opérations de guerre anti-sous-marine, interdiction maritime, dragage et de neutralisation des mines, commandement et contrôle, communication, en plus de manœuvres et exercices navals standards (lutte contre les incendies et homme à la mer), de tirs, de ravitaillement en mer et de combats maritimes.

Le personnel et les équipes de combat de la MRC ont pu s'exercer en matière de compétences spécialisées dans le cadre de scénarios particuliers et difficiles. En plus de tester leurs compétences et de tirer des leçons à tous les niveaux, marins et aviateurs ont atteint des qualifications individuelles tandis que les équipes de combat ont atteint des qualifications et des objectifs collectifs.

Les NCSM *Vancouver* et *Calgary* ont mené des opérations allant de la recherche et sauvetage aux opérations d'aide humanitaire et de secours aux sinistrés, en passant par les lancements de torpilles et de missiles interarmées et interalliés. Aux yeux de la MRC, les tirs réels menés par les NCSM *Vancouver* et *Calgary* font partie des faits saillants du RIMPAC.

L'équipe de combat du NCSM *Vancouver* a réussi un tir de missile surface-air, engageant simultanément une menace supersonique à haute altitude et une menace à basse altitude constituée par un missile de croisière. Aboutissement de plusieurs mois d'instruction pour l'équipe, ces tirs ont éprouvé l'efficacité opérationnelle et l'adéquation des navires de la classe Halifax dans leurs rôles de défense antiaérienne et de missiles antinavires (ASM), en plus de tester les connaissances et les compétences de l'équipe de combat du *Vancouver* avec un scénario de défense ASM opérationnel réaliste.

« Le RIMPAC était vraiment l'endroit idéal pour tester nos capacités et évaluer l'emploi de nos armes et de nos systèmes de commandement et de contrôle, ainsi que notre habileté à réagir à des menaces telles que les missiles antinavires », explique le Ltv John Claymore, directeur – Guerre de surface du NCSM *Vancouver*. « Rien ne remplace l'expérience du tir avec des munitions réelles – et réussir un tel tir réel est un gros coup de pouce pour le moral de toute l'équipe. »

À l'aide d'un missile à guidage télémétrique Harpoon RGM-84 Bloc II, le NCSM *Calgary* a frappé l'USS *Crommelin*, un navire retiré du service – une étape importante visant à vérifier la capacité déclarée du Harpoon II ayant joué un rôle important dans la validation de la performance des navires modernisés de la classe Halifax. Pour le *Calgary*, ce tir de missiles réel a donné confiance au commandement quant aux capacités du système de combat du navire en matière d'efficacité tactique de surface et d'état de préparation.

Photo : Cplc Mathieu Gaudreault

Le contre-amiral Scott Bishop, de la MRC, était commandant adjoint de la Force opérationnelle multinationale du RIMPAC 2016.

Entrainement d'intégration de la Force

Lors de l'exercice, les navires de défense côtière *Saskatoon* et *Yellowknife* et une équipe de plongeurs, quant à eux, ont mené des opérations de lutte contre les mines au large de la côte du Sud de la Californie et dans la région de la baie de San Diego.

Pendant les deux premières semaines de l'exercice, les plongeurs ont participé à un exercice d'intégration de la force pour mettre en pratique les exercices de sécurité et d'urgence, ainsi que les tactiques, techniques et procédures connexes. Les plongeurs de la MRC se sont bien intégrés à l'unité mobile de neutralisation des explosifs et munitions de la Marine des États-Unis. Cela leur a permis de réagir rapidement et efficacement lors des nombreux scénarios de l'exercice comme les balayages de coque de navires à quai ou ancrés, ainsi que la localisation, l'identification et la désactivation de mines ancrées au fonds marin ou flottantes.

« L'entrainement en profondeur et l'expérience partagée entre les plongeurs canadiens et américains leur permettront de réagir rapidement dans toute situation de guerre des mines », explique le premier maître de 2e classe Sean Ratz, chef de l'équipe de plongée opérationnelle. « Cet entrainement interarmées à rythme élevé renforce les liens avec nos alliés, améliorant notre collaboration lors d'exercices multinationaux et surtout dans les missions véritables. »

Les plongeurs de la MRC ont effectué plus de 22 jours de plongée et 67 plongeons individuels, soit l'équivalent de plus de 75 heures sous l'eau. La plongée intensive renforce la cohésion d'équipe et permet de dégager des

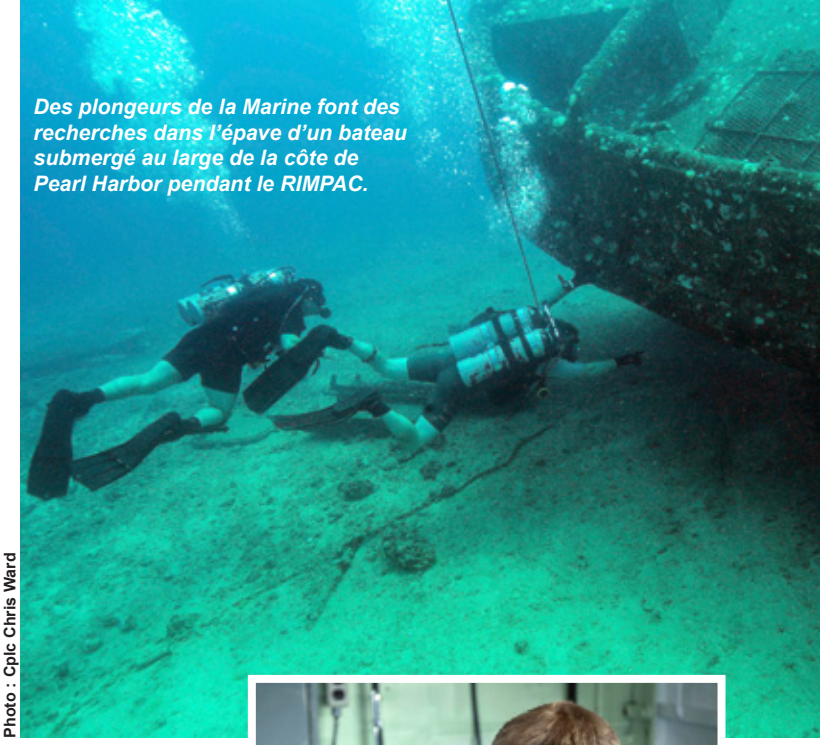
leçons pour approfondir l'entrainement et améliorer les techniques de plongée.

« Travailler avec l'unité mobile de neutralisation des explosifs et munitions et la Marine des États-Unis a été une formation précieuse », déclare le Ltv Brad Spencer, officier de lutte contre les mines de l'Unité de plongée de la flotte (Pacifique). « Ce type de relations est essentiel au maintien des voies de communication maritimes stratégiques et à la sécurité des océans du monde. »

Pour sa part, le NCSM *Yellowknife* a pris à bord quatre marins de la marine royale norvégienne et HUGIN, leur véhicule sous-marin autonome (VSMA). Équipé d'un sonar haute résolution, le HUGIN peut scruter les profondeurs océaniques jusqu'à 3 000 mètres et identifier des objets avec son système d'imagerie optique.

Pendant l'entrainement d'intégration de la flotte, les deux bâtiments ont étroitement collaboré avec d'autres pays dans le domaine des communications et de l'interopérabilité. Le personnel d'Entraînement maritime (Pacifique) sur le *Yellowknife* a soutenu l'intégration du HUGIN pendant plusieurs jours afin d'établir des procédures normalisées en matière de lancement, de récupération et d'intervention en cas d'urgence, en plus de passer en revue les procédures mises en œuvre pour assurer le succès des opérations durant tout l'exercice.

« Le RIMPAC de cette année a été une expérience d'apprentissage incroyable en lutte contre les mines pour tous les membres des NCSM *Yellowknife*, *Saskatoon* et les marins norvégiens à bord », explique le capitaine de corvette Donald Thompson-Greiff, commandant du NCSM *Yellowknife*. « L'équipage a fait un travail remarquable avec l'intégration du système HUGIN au navire. Ce n'est là qu'un autre exemple de la collaboration étroite de la MRC et nos alliés pour assurer l'interopérabilité lors d'exercices ou d'opérations dans le monde. »



Des plongeurs de la Marine font des recherches dans l'épave d'un bateau submergé au large de la côte de Pearl Harbor pendant le RIMPAC.

Photo : Cplc Chris Ward

Le matelot de 3e classe Mark Narozanski travaille à bord du NCSM* Vancouver *pendant le RIMPAC 2016.

Photo : Mat 1 Sergej Krivenko

Des partenaires polyvalents

Grâce à la vaste gamme de plates-formes et d'unités au RIMPAC, les participants des FAC se sont familiarisés avec de nouveaux types d'équipement et ont développé de nouveaux concepts et tactiques, tout en comprenant la valeur des capacités de coalition non naturelles pour les FAC.

Qu'il s'agisse de vastes exercices de forces maritimes, terrestres et aériennes intégrées à grande échelle dans le cadre d'opérations, ou de postes clés de direction, le RIMPAC a amélioré la capacité des FAC à opérer dans la région du Pacifique.

« Le RIMPAC a été un exercice formidable, précise le Cam Bishop. Il a donné aux FAC une rare occasion de travailler au sein d'une coalition, d'acquérir des compétences utiles en cas de catastrophe ou d'aide humanitaire, et, si nécessaire, d'opérations militaires. Je suis fier de la façon dont les FAC se sont intégrées à la coalition et de ce qu'elles ont accompli. Nous avons renforcé l'idée que le Canada est un pays du Pacifique et que nous sommes des partenaires doués en matière de sécurité pouvant nous adapter dans la région de l'Asie-Pacifique. »

Avec la collaboration du Ltv Greg Menzies, du Capt Graham Kallos et d'Inez Neville

Conseiller principal
Capitaine de frégate Kris Phillips
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 Ron Lloyd. 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 : Le NCSM *Vancouver* effectue un tir de missile Sea Sparrow évolué pendant le RIMPAC 16. Photo : Mat 1 Sergej Krivenko

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