La Vigie

Vol. 5, Nº 4 Hiver 2011

MARINE
ROYALE CANADIENNE
www.marine.forces.gc.ca

DANS CE NUMÉRO

La Marine royale canadienne restera en Méditerranée
Page 2

La stratégie en matière de construction navale
Page 6

Pour le mieux-être de son milieu, de la Marine et de son pays
Page 16

Défense nationale National Defence

Canada

Quatre navires du groupe opérationnel de surface 455 de l'OTAN se regroupent en formation le 31 octobre pour marquer la fin de l'opération Unified Protector : le navire amiral, l'ITS San Giusto *(à gauche), d'Italie; le TCG* Gelibolu *(arrière-plan à gauche), de Turquie; le NCSM* Vancouver *(à droite); et l'aviso* Commandant Birot*, de France.*

La Marine royale canadienne restera en Méditerranée

Photo : Ministère de la Défense des États-Unis

Par le Lieutenant de vaisseau Tony Wright

À minuit le 31 octobre, la mission du NCSM *Vancouver* consistant à protéger la population libyenne, a officiellement pris fin. La Libye est à présent libre et son destin est entre ses mains.

Depuis qu'il a pris la relève du *Charlottetown* à la mi-août, le *Vancouver* a travaillé avec nos partenaires de l'OTAN pour faire respecter une zone d'exclusion aérienne et un embargo sur les armes, qui visaient à protéger la population.

« Le NCSM *Vancouver* a joué un grand rôle dans l'opération *Unified Protector*, affirme le Capc Ryan Tettamanti, second du *Vancouver*. Nous avions pour mission de protéger les civils menacés par les combats en Libye. Grâce à nos interventions près de la côte et à nos capacités de bord uniques, nous avons pu obtenir des renseignements cruciaux pour cette mission. Plusieurs fois, le renseignement recueilli par le *Vancouver* a mené à une action de l'OTAN qui a sauvé des vies. »

Le 20 novembre, le gouvernement du Canada annonçait que la Marine royale canadienne maintiendrait une présence en Méditerranée jusqu'à la fin de 2012 en participant à l'opération *Active Endeavour*, la mission OTAN de lutte antiterrorisme dans la région.

Le *Vancouver* sera le premier navire à se joindre à cette opération à laquelle il participera jusqu'au début de 2012, où le *Charlottetown* viendra le remplacer.

Lancée en octobre 2001 en vertu de l'article 5 de la Charte de l'Atlantique Nord en appui aux États-Unis au lendemain du 11 septembre, l'opération *Active Endeavour* vise à empêcher les mouvements de terroristes et d'armes de destruction massive dans la Méditerranée et à sécuriser la navigation marchande dans la région.

Le Vancouver doit notamment repérer, poursuivre, signaler et arraisonner les navires suspects. Bien que son mandant soit limité à la détection et à la dissuasion des activités reliées au terrorisme, la flotte de l'OTAN déployée dans le cadre de l'opération *Active Endeavour* a renforcé la stabilité et la sécurité en mer

Conseillère principale
Capitaine de frégate Hubert Genest
Directeur - Affaires publiques de la Marine

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

La Vigie est un bulletin trimestriel publié sous l'autorité du commandant de la Marine royale canadienne, le Vice-amiral Paul Maddison. Veuillez nous faire parvenir vos commentaires à l'adresse suivante :
Direction des 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 darlene.blakeley@forces.gc.ca

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

Page de couverture : Le Matelot de 1re classe Cory Boudreau tire une salve d'honneur à bord du NCSM *Montréal*. Photo : Cpl Martin Roy
Sauf indication contraire, tous les articles sont rédigés par Darlene Blakeley.

Méditerranée, ce qui a considérablement profité au commerce.

« Je sais que l'équipage du *Vancouver* se dévouera à cette nouvelle mission avec la même détermination, le même professionnalisme et le même talent que durant l'opération *Mobile,* affirme le Capf Bradley Peats, commandant du *Vancouver*. Durant cette mission, le NCSM *Vancouver* montrera une nouvelle fois que le Canada est résolu et prêt à mettre en pratique son engagement international à l'égard de la paix et de la sécurité. »

Photo : Cpl Brandon O'Connell

Le Vice-amiral Paul Maddison (à gauche), commandant de la Marine royale du Canada, s'entretient avec le Mat 1 Cosette-Bourassa, communicateur naval, sur la passerelle du NCSM* Vancouver*. Le Vam Maddison a rendu visite au navire en Méditerranée le 22 novembre.

Mon premier arraisonnement opérationnel

(Note de la rédaction : L'article qui suit a été rédigé alors que le NCSM Vancouver *se trouvait en Méditerranée, au large de la Lybie, dans le cadre de l'opération* Unified Protector*. Le navire a depuis été réaffecté à l'opération* Active Endeavour*, l'opération antiterrorisme de l'OTAN dans la région. Cette histoire est relatée en page 2.)*

Par le Matelot de 1re classe Daniel Evans

« Bordée tribord aux postes d'arraisonnement! Bordée tribord aux postes d'arraisonnement! Ponts supérieurs interdits. » Le signal vint pimenter ce qui menaçait d'être un jour ordinaire d'entretien et d'entraînement pour l'équipe d'arraisonnement. La nouvelle me ravit : le NCSM *Vancouver* venait de commencer une patrouille sur la côte libyenne et j'avais hâte d'effectuer mon premier arraisonnement.

« Nous y voici », me suis-je dit. C'était mon premier arraisonnement opérationnel, pour ma première rotation opérationnelle sur mon premier navire opérationnel à état de préparation élevé. Beaucoup de premières! Même avec tout l'entraînement et toute la préparation que l'équipe d'arraisonnement (et le navire) avait effectués avant la mission, je ne parvenais pas à arrêter les papillons que j'avais dans l'estomac.

Photo : Cpl Brandon O'Connell

Le Capitaine de frégate Bradley Peats, commandant du NCSM* Vancouver*, s'adresse à l'équipe d'arraisonnement avant qu'elle parte fouiller un navire d'intérêt.

Je n'étais pas le seul de l'équipe pour lequel c'était la première fois et nous nous sommes mis à blaguer à discuter de tout et de rien pour nous calmer. Je commençai à me détendre. C'est dur d'expliquer ce qui nous passe par la tête dans une telle situation. Mes pensées me conduisirent vers ma femme et mes deux enfants. Je ne pouvais pas m'empêcher de dire que si tout se passait bien, j'aurais une bonne histoire à leur raconter à mon retour.

Une fois habillés, armes vérifiées, nous nous sommes rassemblés sur le pont tribord pour un briefing du commandant. Le Capitaine de frégate [Bradley] Peats nous a dit tout ce que nous avions à savoir sur l'objectif, nous a bien expliqué notre mission et nous a assuré que le *Vancouver* nous couvrirait de près.

Le navire d'intérêt était un remorqueur qui transitait par le port d'Al Khums, récemment libéré. Voyant là une occasion de recueillir des renseignements sur ce port, le commandant du groupe opérationnel 455 avait ordonné au *Vancouver* de l'intercepter.

Avec des creux d'un mètre, nous sommes maladroitement montés dans le canot pneumatique à coque rigide pendant que son capitaine d'armes luttait pour rester en contact avec le navire. Une fois dans l'embarcation, nous avons été submergés par une vague et je me suis retrouvé trempé de la tête aux pieds. Une fois tout le monde à bord, nous nous sommes éloignés et nous sommes dirigés sur

Suite à la page 9

Équipages félicités pour leur rôle dans une opération antidrogue multinationale

L'honorable Peter MacKay, ministre de la Défense nationale, félicite les équipages des navires canadiens de Sa Majesté *St. John's, Athabaskan* et *Algonquin*, du sous-marin NCSM *Corner Brook*, ainsi que ceux des hélicoptères CH124 Sea King embarqués et des aéronefs de patrouille à long rayon d'action CP140 Aurora, pour leur contribution extraordinaire à l'opération Caribbe.

« Au cours des trois derniers mois, nos équipages de la Marine royale canadienne et de l'Aviation royale canadienne ont offert un soutien crucial aux missions antidrogues sur les côtes Pacifique et Atlantique, explique M. MacKay. Leur engagement en vue de mettre fin au trafic illicite de drogues par la mer est extrêmement important pour les citoyens partout en Amérique du Nord. »

L'op Caribbe est l'opération multinationale annuelle de surveillance antidrogues et d'interception pour le maintien de l'ordre menée sous la direction des États-Unis dans les eaux du bassin des Caraïbes et de l'Est du Pacifique.

Le 27 août, le NCSM *Athabaskan* a quitté Halifax, suivi par les NCSM *St. John's* et *Algonquin* quelques jours plus tard, pour mener des opérations conjointes avec la U.S. Navy et la U.S. Coast Guard (USCG) dans le cadre de l'opération Caribbe. Des Law Enforcement Detachments (LEDET) de la USCG, comptant jusqu'à dix officiers, ont pris place à bord des navires canadiens et pris part à des activités d'arraisonnement, de perquisition et de maintien de l'ordre dans les eaux internationales.

« L'op Caribbe n'est qu'un exemple démontrant que la sécurité des espaces maritimes communs est devenue une question internationale offrant la possibilité de créer des partenariats en mer avec d'autres pays, explique le Vice-amiral Paul Maddison, commandant de la Marine royale canadienne. Je félicite les équipages des NCSM *Athabaskan, Algonquin* et *St. John's*, ainsi que celui du sous-marin de classe Victoria *Corner Brook*, pour leur grande contribution à une opération internationale qui s'attaque aux activités criminelles en mer. »

Le NCSM *Corner Brook* a grandement contribué à l'opération en se dirigeant vers la côte Ouest l'été dernier. Il a aidé à intercepter le trafic de stupéfiants en surveillant et en signalant les navires d'intérêt.

Des détachements de CP140 Aurora de l'Aviation royale canadienne ont été déployés à Curaçao, au Salvador et à Key West (Floride) pour offrir un soutien en matière de surveillance. Il est essentiel de surveiller attentivement les Caraïbes et l'Est du Pacifique pour maintenir la situation maritime générale relativement aux menaces aériennes, maritimes et semi-submersibles en matière de trafic illicite de drogues.

Photo : Jacek Szymanski

Le NCSM Corner Brook *a contribué de façon importante à l'op Caribbe.*

Les missions de l'op Caribbe sont coordonnées par la Force opérationnelle interorganismes interarmées Sud (FOII Sud), qui relève du US Southern Command, basé en Floride. Pendant ces opérations conjointes, le commandement des ressources et des membres des FC incombe toujours au Commandement Canada.

Au cours de l'année financière 2011, la FOII Sud a jusqu'ici documenté 767 tonnes de cocaïne se déplaçant vers l'Amérique du Nord en provenance de l'Amérique du Sud. De plus, 201 tonnes de cocaïne ont été saisies, en haute mer ou sur la masse terrestre du Mexique/de l'Amérique centrale et dans les Caraïbes. La valeur de cette marchandise a été estimée à plus de quatre milliards de dollars américains (selon sa valeur dans les rues de Miami).

Suivez le commandant de la Marine royale canadienne, le Vice-amiral Paul Maddison, SUR TWITTER http://twitter.com/#!/Comd_RCN

St. John's contribue à une saisie de drogue

Le NCSM St. John's *en mer et son hélicoptère Sea King.*

Photo : Sgt Norm McLean

Par le Lieutenant de vaisseau Tony Chainho

Le NCSM *St. John's* et un hélicoptère embarqué CH-124 Sea King ont été déployés le 3 octobre dans le cadre de l'opération Caribbe, avec un détachement d'application de la loi embarqué de la Garde côtière américaine, le LEDET.

Le Commandement Canada, responsable des opérations courantes et des opérations de contingence au Canada et en Amérique du Nord continentale, a mis le *St. John's* à la disposition de la Force opérationnelle interarmées interagences du Sud (FOIIS), puis un avion Aurora, fournissant une importante capacité de surveillance et de soutien qui a aidé les autorités policières à localiser, poursuivre et intercepter les activités illicites au large des côtes d'Amérique du Nord.

L'Op Caribbe, en cours depuis 2005, est une opération multinationale dirigée par les États-Unis destinée à contrer le narcotrafic dans le bassin des Caraïbes et le Pacifique Est, et le Canada y contribue.

Pendant son déploiement de six semaines, le *St. John's* a contribué à récupérer 6 736 kg de cocaïne sur un semi-submersible automoteur sabordé, saisie d'une valeur de revente estimée à 180 G$ US.

Ce déploiement du *St. John's* est la première participation d'un navire de guerre canadien à une opération multi-organismes visant à récupérer la cargaison de drogue d'un semi-submersible automoteur sabordé. L'équipe de plongée technique du laboratoire du FBI basé à Quantico (Virginie) a effectué des plongées sur le semi-submersible à partir du garde-côte *Cypress* de la USCG.

Dans les Caraïbes, le rôle principal du *St. John's* était de contribuer au portrait de la situation maritime générale et de faire la distinction entre la circulation maritime légitime et les activités de trafic de drogues. Les trafiquants utilisent des petits bateaux très rapides, des bateaux de pêche, des voiliers et même des submersibles et des semi-submersibles automoteurs. À l'aide de ses capteurs, de son hélicoptère, d'un avion et de renseignements partagés avec la FOIIS, le *St. John's* a repéré des trafiquants possibles afin qu'ils puissent être interceptés par le LEDET.

Bien que le *St. John's* n'ait pas lui-même saisi de stupéfiants, sa mission a été réussie. « Nous nous sommes aisément intégrés à l'équipe de la FOIIS, et nous avons travaillé avec plusieurs pays et agences gouvernementales », commente le Capitaine de frégate Jamie Clarke, commandant du *St. John's*.

Au cours du déploiement, les autorités ont fait 38 arrestations qui ont résulté en six saisies totalisant en tout 10 902 kg de cocaïne et 1 144 kg de marijuana (plus de 223 G$ US). La présence du *St John's* dans la région a non seulement contribué aux réalisations de l'équipe, mais a également entraîné une baisse considérable des activités de trafic en retardant des cargaisons et en perturbant une organisation qui transporte chaque année plus de 30 % de toute la drogue illicite mondiale de l'Amérique latine vers l'Amérique du Nord et l'Europe.

La stratégie en matière de construction navale

Par Lesley Craig

Il est difficile de prédire l'avenir, admet tristement le Commodore Daniel Sing, dont le travail, comme directeur général du Développement de la Force maritime, consiste à réfléchir à l'avenir et à déterminer les besoins de la Marine royale canadienne (MRC).

Lorsque le Cmdre Sing et ses collègues se réunissent pour évaluer les besoins de la MRC en matière de navires, ils se posent toujours d'abord une question simple : le pays a-t-il besoin d'une marine pour assurer sa défense et sa sécurité?

« Nous réaffirmons toujours qu'il en a besoin, dit le Cmdre Sing. La MRC a besoin d'une flotte équilibrée, polyvalente et apte au combat pour répondre aux besoins du pays en matière de défense. Nous n'entrevoyons aucun changement à cet égard. »

Cette affirmation découle d'une analyse du domaine de la sécurité de l'avenir. Les tendances géopolitiques, socioéconomiques, environnementales, technologiques et militaires actuelles et nouvelles guident le domaine de la sécurité de l'avenir qui, à son tour, guide l'évolution des forces maritimes.

« Malgré nos efforts pour prédire l'avenir, nous sommes continuellement surpris, indique le Cmdre Sing. Rares sont ceux qui auraient prédit qu'une frégate canadienne aurait joué un rôle dans le retrait de Kadhafi de la Libye. De tels exemples justifient la nécessité d'établir une flotte équilibrée, polyvalente et apte au combat. »

La Stratégie nationale d'approvisionnement en matière de construction navale (SNACN) propose un mécanisme de revitalisation de la flotte. Selon les travaux effectués par la division du Cmdre Sing pour appuyer les engagements pris dans le cadre de la Stratégie de défense *Le Canada d'abord*, la SNACN facilitera l'acquisition de trois nouvelles classes de navires qui assureront la réussite et la sécurité des opérations de la MRC menées en eaux canadiennes, arctiques et internationales.

Bien que la stratégie soit gérée par Travaux publics et Services gouvernementaux Canada et permette d'envisager l'acquisition de navires pour d'autres partenaires fédéraux comme la Garde côtière canadienne, les projets de la Défense sont gérés par le sous-ministre adjoint (Matériel).

« La SNACN est historique, affirme Ian Mack, directeur général de la réalisation de grands projets (Armée de terre et Marine). Elle oriente le Canada et l'industrie afin d'équiper la Marine royale canadienne en ce deuxième siècle de service et représente une grande évolution de l'approvisionnement en matière de construction navale. Nous passons donc d'une collaboration avec l'industrie selon les projets à l'adoption d'une approche à long terme. »

On constate une progression dans les travaux d'acquisition de nouveaux navires pour la Marine, surtout en ce qui a trait au navire de soutien interarmées (NSI), au navire de patrouille extracôtier et de l'Arctique (NPEA), et au navire de guerre canadien, réalisés dans le cadre de la SNACN.

Les NSI remplaceront les NCSM *Protecteur* et *Preserver*, des navires de ravitaillement qui, à 40 ans, repoussent les limites de leur durée de vie. Le NSI fournira du carburant, de la nourriture, des produits de première nécessité, un soutien médical et un service d'entretien à d'autres navires en mer.

La portée et le maintien en puissance d'un groupe opérationnel naval s'en trouvent ainsi augmentés, permettant à ce dernier de rester en mer pendant de grandes périodes. Les NSI serviront de bases pour l'exploitation et l'entretien des hélicoptères. Ils pourront effectuer du transport maritime et offrir du soutien logistique limité aux forces au sol.

« Nous achèterons deux navires de soutien, tout en ayant la possibilité d'en acquérir un troisième, précise M. Mack. L'étape de la définition est en cours. Nous tenons compte des options de conception existantes et d'un nouveau concept que nous élaborons en parallèle. Le concept sera choisi à l'automne 2012 et le navire sera construit par le chantier naval retenu dans le cadre de la SNACN. Le premier NSI devrait être fonctionnel et livré à la MRC en 2018. »

Les NPEA seront utilisés toute l'année pour remplir diverses fonctions, notamment la surveillance nationale, la recherche et le sauvetage, et le soutien aux autres ministères. Un contrat de construction de six à huit navires sera négocié.

Photo d'archive

Le nouveau navire de soutien interarmées remplacera les navires pétroliers ravitailleurs d'escadre actuels tels que le NCSM* Preserver*, à droite.

« Les NPEA sont nécessaires puisque le changement climatique accroît l'accessibilité de l'Arctique, explique le Cmdre Sing. Il nous appartient de consacrer l'énergie et les ressources nécessaires pour affirmer notre souveraineté. Les NPEA rempliront également une fonction policière au large des côtes est et ouest, relevant les navires de combat afin qu'ils puissent se préparer à des opérations de défense. »

Les navires de guerre sont des bâtiments de combat de surface canadiens. Ils remplaceront les destroyers de la classe Iroquois et, en temps opportun, les frégates de la classe Halifax, qui font présentement l'objet d'un carénage de mi-vie.

« Nous analysons actuellement les options. Le projet sera présenté au gouvernement à des fins d'approbation pour passer à l'étape de la définition en temps voulu, dit M. Mack. Cette nouvelle flotte nous permettra de faire en sorte que nos militaires continuent de défendre nos eaux et participent aux opérations internationales. »

En fin de compte, il importe de défendre le Canada et l'Amérique du Nord et de participer aux mesures visant à assurer la paix et la sécurité dans le monde.

« Les trois rôles et les six missions principales prévues par la Stratégie de défense *Le Canada d'abord* sont toujours au premier plan de toute décision concernant la MRC, dit le Cmdre Sing. Toutes les activités de la MRC sont entièrement conformes aux aspirations communes des Forces canadiennes. La Marine n'est qu'une composante de l'ensemble. »

Les Chantiers maritimes Irving construiront les navires de guerre

Le secrétariat de la Stratégie nationale d'approvisionnement en matière de construction navale (SNACN) a annoncé le 19 octobre dernier le résultat d'un appel de propositions de construction de grands navires pour le Canada.

La SNACN créera des emplois et aura d'importantes retombées économiques dans l'industrie de la construction navale et les industries connexes dans tout le Canada. Il y aura notamment du travail spécialisé dans divers secteurs : fabrication de l'acier, technologie de l'information, élaboration et intégration de systèmes de défense ainsi que pour des PME de tout le pays en construction, réparation et carénage de navires, grands et petits.

Le volet « combat » comprend les navires de patrouille extracôtiers et de l'Arctique et les navires de guerre de la MRC; le volet « non-combat » comprend le navire de soutien interarmées de la Marine, les navires scientifiques hauturiers et le nouveau brise-glaces polaire de la Garde côtière.

Les Chantiers maritimes Irving ont été choisis pour construire les 21 navires de guerre, et la Vancouver Shipyards Co. Ltd. les 7 autres navires. Les deux volets de ce marché ont une valeur totale de 33 G$, étalée sur 20 à 30 ans.

La SNACN doit maintenant mettre en place une entente stratégique de sélection des fournisseurs appelée entente-cadre avec chacun des chantiers sélectionnés. Une fois ces ententes-cadres en place, les contrats de construction de chacun des navires seront négociés avec le chantier concerné. Les premiers construits seront les patrouilleurs de l'Arctique (volet combat) et les navires scientifiques de la Garde côtière (volet non-combat).

Construction de bâtiments de la Marine royale canadienne :

Une conception artistique du navire de patrouille extracôtier/de l'Arctique.

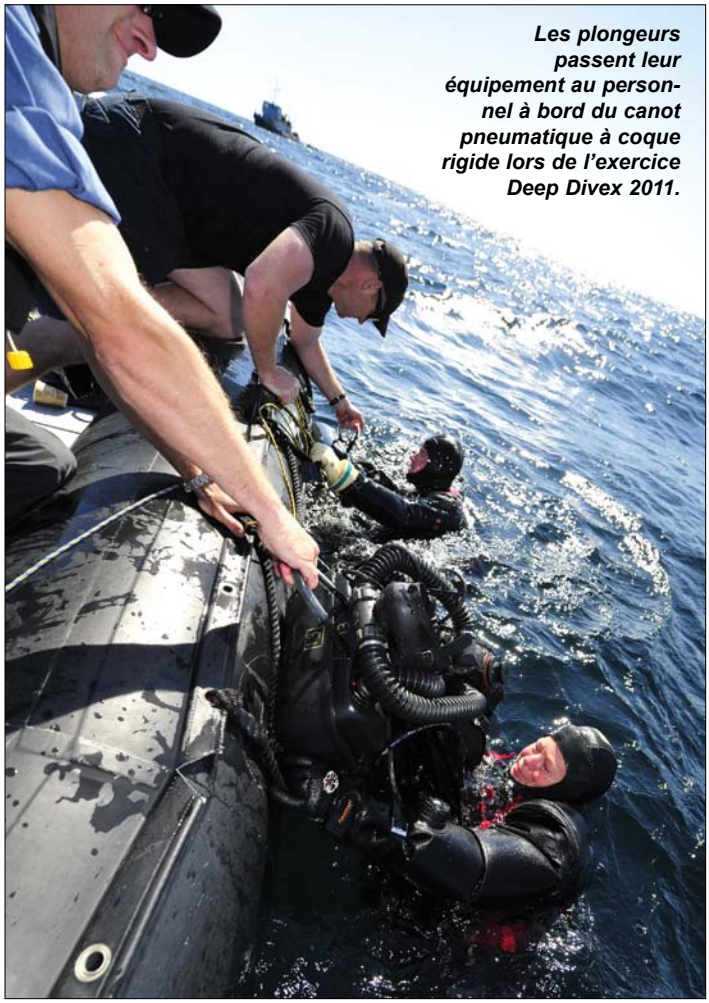
- **Navires de patrouille extracôtiers et de l'Arctique (de 6 à 8) :** Ces patrouilleurs feront de la surveillance armée dans les eaux canadiennes, dont celles de l'Arctique. Ils permettront au gouvernement de faire mieux respecter la souveraineté du Canada; ils feront de la surveillance et aideront les autres ministères.

- **Navires de soutien interarmées (deux bâtiments, avec option de construction d'un troisième) :** Ces navires sont essentiels à la réussite des missions canadiennes au pays et à l'étranger. Ils augmenteront l'autonomie et la portée des groupes opérationnels navals, puisqu'ils leur permettront de rester en mer sans rentrer au port pour se ravitailler. Ils remplaceront les deux pétroliers ravitailleurs d'escadre de la classe Protecteur.

- **Navires de guerre (15) :** Ils remplaceront les frégates et les destroyers canadiens. Malgré la conception commune de leur coque, ils seront équipés de systèmes (armes, communications, surveillance et autres) différents. Ils permettront à la Marine de continuer à surveiller et à défendre les eaux canadiennes et à faire d'importantes contributions aux opérations navales internationales.

Le Premier maître de 2e classe Nico Lamote, plongeur à l'Unité de plongée de la Flotte (Atlantique), à gauche, et le Capitaine de corvette Hans Renders de la Marine belge, sous l'eau.

Photos : Cplc Peter Reed



Les plongeurs passent leur équipement au personnel à bord du canot pneumatique à coque rigide lors de l'exercice Deep Divex 2011.

Deep Divex

met l'accent sur l'instruction coopérative

Les Forces maritimes de l'Atlantique ont organisé l'exercice Deep Divex 2011 à l'Unité de plongée de la Flotte (Atlantique) en septembre. L'exercice annuel permet aux équipes de plongée antimines de l'OTAN et d'autres pays d'échanger des informations opérationnelles et techniques sur l'appareil canadien de déminage sous-marin (ACDSM) et sur d'autres appareils de respiration à circuit fermé.

« Étant donné le caractère très spécialisé de l'ACDSM et les rares cas d'instruction coopérative des utilisateurs de cet équipement antimines, Deep Divex offre l'occasion d'améliorer la sécurité et l'efficacité de la plongée antimines, » a mentionné le Lieutenant de vaisseau Neville Lockyer, officier de lutte contre les mines de l'UPF(A).

Deep Divex offre également un environnement favorable pour mettre à l'épreuve et améliorer l'interopérabilité. Les pays participants cette année incluent le Canada, la Belgique, le Portugal, la Finlande, la Norvège et les États-Unis.

« L'exercice a connu un franc succès », a ajouté le Ltv Lockyer. « Les participants ont acquis une grande expérience. »

Des NDC participent à un exercice de lutte contre les mines avec la marine américaine

Par le Capitaine de corvette Michèle Tessier

Les NCSM *Brandon*, *Nanaimo* et *Saskatoon* sont revenus à Esquimalt (C.-B.) en octobre après un mois occupé au cours duquel ils ont participé à la Semaine de la flotte de San Francisco et à un exercice bilatéral de lutte contre les mines (MCMEX) avec la marine américaine dans les approches du port de San Diego (Californie).

L'exercice visait l'amélioration des communications et de l'interopérabilité entre les forces navales canadiennes et américaines en matière de lutte contre les mines (LCM) et la certification de l'équipage. Pour stimuler les équipages, l'exercice exigeait le repérage et la neutralisation de mines d'exercice inertes posées près du port par un cartel de drogue fictif.

Photo : Matc Emil Edwards

Des membres d'équipage des NCSM* Brandon, Nanaimo *et* Saskatoon *défilent lors de la Semaine de la flotte de San Francisco.

Pour l'occasion, on avait doté le *Brandon* et le *Saskatoon*, ainsi que les navires américains *Champion* et *Chief* (de la classe Avenger), d'un équipement de LCM pour aider au déminage. Au moyen d'un sonar latéral, le *Brandon* a sondé plus de huit milles du fond de l'océan et a décelé 28 contacts d'intérêt parmi des centaines d'objets. Les contacts étaient classifiés selon leurs attributs (taille, forme et force de l'écho sonar). Le *Saskatoon* menait ensuite une enquête sur les contacts ressemblant à des mines à l'aide d'un véhicule d'inspection des objets de fond. Il en prenait des photos et des vidéos, puis déterminait si la zone était sure pour le passage des autres navires. Ensuite, les plongeurs de la 1re unité américaine de neutralisation des explosifs neutralisaient, remontaient et récupéraient les mines.

Photo : Mat 1 Brandon Bourne

Les NCSM* Nanaimo *et* Brandon *et le navire américain Chief effectuent des manœuvres au large de la Californie du Sud.

Le *Nanaimo*, dépourvu de capacité LCM embarquée, assurait la protection de la force. Ironiquement, le *Nanaimo* fut le premier navire canadien à découvrir une mine; elle avait rompu ses amarres et fait surface juste à l'extérieur du champ.

L'exercice s'est révélé un énorme succès, car bon nombre des problèmes prévus de communication et d'interopérabilité ont été résolus dès la première journée, ce qui a permis à toutes les unités de mener à bien leurs tâches.

Durant le MCMEX, on a aussi effectué les levés initiaux en vue des exercices RIMPAC de l'année prochaine. À cette occasion, le *Brandon* et le *Saskatoon* retourneront en Californie du Sud avec le NCSM *Yellowknife* pour d'autres opérations de recherche de mines.

Mon premier arraisonnement opérationnel

Suite de la page 3

notre cible.

Je pouvais distinguer au loin le remorqueur. Je m'attendais à tomber sur un bâtiment délabré, mais une fois à bord et la fouille commencée, j'ai eu la surprise de m'apercevoir qu'il était très propre et bien entretenu. Sa peinture était fraîche et son intérieur, bien rangé. Certains signes montraient qu'il avait déjà été équipé pour la pose de mines; les forces de Kadhafi l'avaient peut-être utilisé à cette fin plus tôt dans le conflit.

Après une fouille complète, au cours de laquelle nous avons contrôlé les documents du navire et son équipage, le bâtiment a été autorisé à gagner sa prochaine escale.

Au moment où je retournai à l'embarcation, un des marins du remorqueur me prit la main et la serra vigoureusement en me disant : « Merci au Canada de nous aider et de nous protéger. »

Deux mots se détachèrent dans mon esprit : merci et Canada. Et je compris le cadre dans lequel j'intervenais. Cet homme ne me remerciait pas, il remerciait mon pays. Le Canada était parmi les premiers pays qui avaient répondu en grand nombre à l'appel de protéger la population libyenne. Mon anxiété initiale commença à laisser la place à de la fierté.

Je lui répondis d'une manière qui me sembla appropriée. Avec un hochement de tête poli et un sourire, je lui dis simplement : « Je vous en prie ».

Nous nous souviendrons d'eux

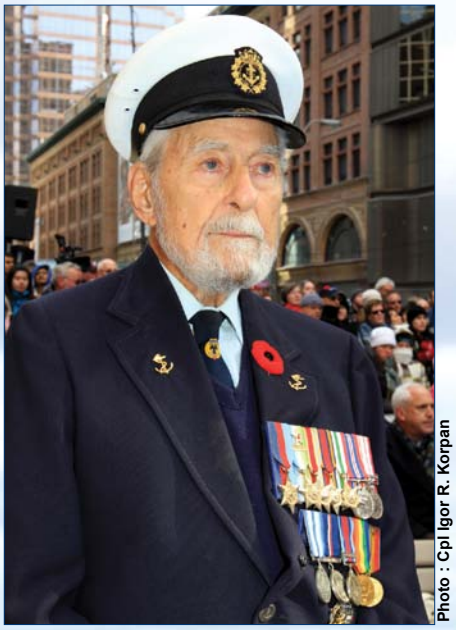


Photo : Cpl Igor R. Korpan

Un ancien combattant (Marine) de la Deuxième Guerre mondiale assiste à la cérémonie du jour du Souvenir dans le centre-ville de Toronto.

Un aperçu des cérémonies du jour du Souvenir au monument commémoratif de guerre du Canada à Ottawa. Photo : Cplc Julie Blisle

La Marine royale canadienne souligne le jour du Souvenir

Des militaires de la Marine royale canadienne en service au Canada et en déploiement de la mer méditerranée à Kandahar se sont recueillis le 11 novembre pour garder vivante la mémoire de ceux et celles qui ont servi le Canada en temps de guerre et en temps de paix, et pour se rappeler de leurs réalisations et de leurs sacrifices.

Photo : Cplc Dan Shouinard

Le Maître de 2e classe Dion Walsh honore la mémoire des soldats qui ont été tués au combat à Kandahar.

Photo:M1 Mike Mitchell

Dans le cadre du jour du Souvenir, le Matelot de 3e classe Conarroe du NCSM Malahat *dépose un coquelicot sur la pierre tombale du Capitaine de frégate Rowland Burke, le seul récipiendaire de la Croix de Victoria enterré à Victoria.*

La garde du drapeau de la Légion royale canadienne au garde-à-vous lors de la cérémonie du jour du Souvenir dans le centre-ville d'Halifax.

Photo : Sdt Kristen McCord

Photo : Sgt Craig Fiander

Le Capitaine de vaisseau Craig Baines, commandant de la BFC Esquimalt (C.-B.), accompagné du Premier maître de 1re classe Doug Markin, premier maître de la base, dépose une gerbe de fleurs devant le Monument aux morts du parc Memorial à Esquimalt.

Le Matelot de 1re classe Devin Snashall se déplace entre les rangées de tombes après la cérémonie du jour du Souvenir du NCSM Vancouver *qui a eu lieu dans le cimetière de guerre de Souda Bay en Crète (Grèce).*

Photo : Cpl Brandon O'Connell

« Le flambeau nous a été transmis »

Par l'Enseigne de vaisseau de 2e classe Jackie Geiger

Le 13 septembre 1942, le premier NCSM *Ottawa* était torpillé à 500 milles marins à l'est de St. John's (Terre-Neuve). Moins de 30 minutes plus tard, incapable de manœuvrer et coupé en deux par une seconde torpille, il sombrait. Seulement 65 membres d'équipage sortirent vivants des eaux glacées de l'Atlantique; 114 de leurs camarades avaient péri.

Je ne peux pas parler pour tout l'équipage, mais sur le pont d'envol du quatrième NCSM *Ottawa,* 69 ans plus tard, je sentais personnellement un tout autre état d'esprit. Trois navires et plusieurs générations plus tard, nous étions à Pearl Harbor, rassemblés sur le pont d'envol pour rendre hommage à nos prédécesseurs. Pour commencer la cérémonie, notre commandant, le Capitaine de frégate Jon Allsopp, a cité l'un des survivants du premier *Ottawa* :

« Tout s'est passé très vite. À 23 h 05, nous avons reçu une première torpille, puis une deuxième à 23 h 20. Celle-ci a explosé dans la chaufferie nº 2, située entre les deux cheminées, provoquant des ravages et emportant l'arrière du navire. Sous le carnage, on pouvait entendre les gémissements des marins en détresse; un sombre drame était en train de se jouer… »

Son discours a été suivi de deux minutes de silence en mémoire de la tragédie, durant lesquelles mes pensées ont vagabondé. Le NCSM *Ottawa* a été envoyé en Asie-Pacifique durant quatre mois, au cours desquels nous avons pu voir les mystiques montagnes tropicales des Samoa américaines et se découper l'éblouissante silhouette de Tokyo, au Japon, la nuit. Nous avons vu à quoi ressemble le soleil lorsqu'il se lève au beau milieu de nulle part, avec l'océan à perte de vue. Nous avons ressenti le romantisme de naviguer pour son pays. Et bientôt, nous nous retrouverons chez nous auprès de ceux que nous aimons, une chance qu'une grande partie de l'équipage du premier *Ottawa* n'a pas eue. Ses marins étaient partis en mission de guerre et ont donné leur vie pour la lutte contre un redoutable ennemi. Nous, nous sommes partis nous entraîner et établir des liens avec nos alliés. Notre mission n'aurait pas été possible sans des sacrifices comme celui de l'équipage de l'*Ottawa*, premier du nom.

Une prière a suivi, puis nous avons rendu les honneurs au sifflet et jeté de l'eau à la mer avec la cloche du navire. Le tout n'a pas duré plus de 20 minutes, mais les mots puissants du Capf Allsopp ont touché l'équipage :

« Lorsque nous sortirons du port ce matin, remarquez les [USS] *Arizona* et *Missouri*, a-t-il déclaré. L'*Arizona*, qui a aussi été coulé par l'ennemi durant la Seconde Guerre mondiale, repose sur le fond de l'océan à côté du *Missouri*, créant ainsi un contraste. Car le *Missouri* est un monument flottant, un rappel que nous devons continuer à brandir nos valeurs et combattre pour elles, que nous devons toujours nos battre jusqu'à la victoire, ne pas laisser les revers nous arrêter et ne jamais permettre à la tyrannie de l'emporter. Il nous remémore que nous devons persévérer et honorer la mémoire de ceux qui sont tombés, que nous sommes maintenant les dépositaires des traditions et de la mémoire de nos frères d'armes, que nous ne devons jamais permettre que leur sacrifice soit déshonoré ou négligé. L'*Ottawa* 4 doit être à l'*Ottawa* 1 ce que le *Missouri* est à l'*Arizona*. Le flambeau nous a été transmis; brandissons-le. N'oublions jamais. »

Le NCSM *Ottawa* est rentré à son port d'attache, Esquimalt (C.-B.), le 13 octobre.

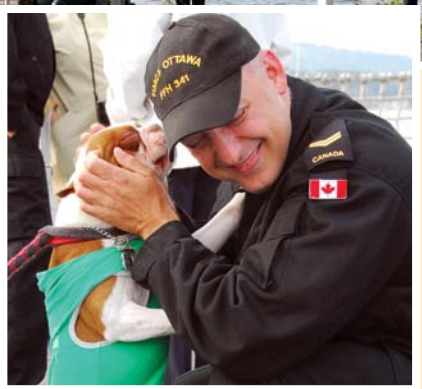
L'équipage aligné sur le pont d'envol du NCSM* Ottawa *à Pearl Harbor (Hawaii), rend hommage au premier NCSM* Ottawa*, torpillé le 13 septembre 1942.

Photo : NCSM Ottawa

Le NCSM Ottawa *au passage de Duntz Head, à Esquimalt (C.-B.).*

Photo : Cpl Alex Croskery

Le NCSM *Ottawa* rentre au pays



Même les chiens sont heureux de revoir leur maître! Le Mat 1 Kelly Potts est accueilli avec enthousiasme par son terrier de Boston.

Photo : Ben Green

Le NCSM *Ottawa* est rentré à Esquimalt (C.-B.) le 13 octobre, après un déploiement opérationnel et d'une tournée de bonne entente de quatre mois et demi en Asie-Pacifique. L'*Ottawa* a notamment fait escale en Australie, à Singapour, au Japon et en Corée du Sud pour promouvoir les relations stratégiques et renforcer l'interopérabilité en vue de futures opérations.

La frégate rentrait d'un voyage de 130 jours, dont 100 en mer. Les marins ont été chaleureusement accueillis par leurs familles et amis.

L'*Ottawa* et ses 235 membres d'équipage avaient quitté Esquimalt le 6 juin pour le déploiement bisannuel Westploy. Du 11 au 26 juillet, il s'est joint aux forces américaines et australiennes pour l'opération *Talisman Saber 2011*, au nord-est de l'Australie. Il a ensuite effectué des opérations avec des unités coréennes et japonaises et a participé dans le Pacifique à des activités visant le renforcement des relations diplomatiques du Canada.

Le navire a aussi eu l'occasion d'aider certaines populations de la région, notamment en visitant un orphelinat à Pusan (Corée du Sud) et en recueillant 7 000 $ pour les victimes du tremblement de terre de Tohoku (Japon).

« Au terme de cette absence de plus de quatre mois, je suis heureux d'affirmer que le navire et son équipage reviennent à Esquimalt après avoir accompli leur mission au-delà des attentes, a déclaré le commandant, le Capf Jon Allsopp. L'*Ottawa* a fièrement porté les couleurs du Canada partout dans le Pacifique cet été. Il a travaillé étroitement avec nos alliés et défendu les intérêts diplomatiques canadiens à l'étranger. »

Durant le déploiement, l'*Ottawa* a aussi pleinement appliqué le programme de formation des marins, un programme consacré à l'instruction individuelle et collective en mer. Axé sur le perfectionnement en mer des compétences acquises à terre, ce programme vise le maintien d'un état de préparation élevé parmi les équipages.

« Rien de cela n'aurait pu être possible sans le travail acharné et le dévouement de l'équipage et sans les sacrifices de ses membres et de leur famille, avoue le Capf Allsopp. Je considère que c'est le fait saillant de mon commandement et je suis fier et privilégié d'avoir pu travailler avec un équipage de cette qualité. »

Avec les fichiers de Mike Hillian

Photo : Ben Green

Bon retour à l'équipage du NCSM Ottawa.

Le Pm 1 Claude Laurendeau (à gauche), premier maître de la Marine royale canadienne (MRC), le Cam Mark Norman, commandant adjoint de la MRC, le sculpteur canadien Christian Corbet et M. Richard Gimblett, directeur par intérim – Histoire et patrimoine de la Marine, posent à côté des bustes du Premier maître Max Bernays et de l'Amiral sir Charles Kingsmill. La MRC a commandé le buste du Pm Max Bernays pour rendre hommage à son héroïsme durant la bataille de l'Atlantique en 1942. Ce buste plus grand que nature est monté sur une plinthe en chêne finement ouvragée. Il a été placé près de celui, plus petit, de l'Amiral Kingsmill réalisé par M. Corbet et qui a été remis à la Marine l'année dernière pour son centenaire. Pour plus de renseignements sur le Pm Bernays : www.navalandmilitarymuseum.org/resource_pages/heroes/bernays.html.

Photo : Canadian Portrait Academy

Photo : Mission d'instruction de l'OTAN – Afghanistan

Le Ltv JoAnne Carter, conseillère de la police nationale de l'ordre civil afghan durant l'opération Attention, pose avec de jeunes Afghanes après avoir acheminé diverses fournitures à une école de Kaboul. L'opération Attention est la contribution du Canada à la Mission de formation de l'OTAN en Afghanistan, qui a pour but l'instruction et le perfectionnement professionnel des forces nationales de sécurité afghanes, notamment de l'armée et de la police.

Jacek Szymanski (à gauche), coordonnateur de la publication et de l'imagerie à la Direction des Affaires publiques de la Marine, à Ottawa, reçoit le premier prix dans la catégorie « Affaires publiques » pour le film IMAX Rescue du général italien Antonio Bettelli. Ce prix a été remis lors du 22e Festival international du film militaire Esercite e popoli (Forces armées et population) de Bracciano (Italie), en novembre. Rescue illustre la participation de la Marine royale canadienne à l'opération d'aide humanitaire déclenchée après le tremblement de terre qui a frappé Haïti en janvier 2010. Cette année, le festival a présenté 50 films de 19 pays.

Photo : Daria Podemska

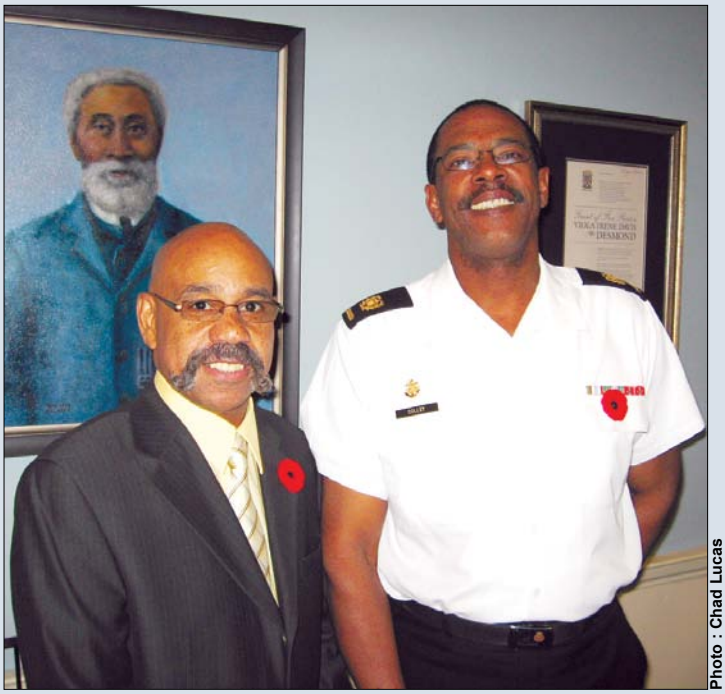


Photo : Chad Lucas

Le Pm 2 Perry Colley (à droite) et l'honorable Percy A. Paris, ministre des Affaires afro-néo-écossaises, posent après que le Pm 2 Colley a été honoré par l'Assemblée législative de la Nouvelle-Écosse, le 9 novembre. Le Pm 2 Colley a été nommé capitaine d'armes du NCSM Scotian, la division de la Réserve navale d'Halifax, à la fin septembre. Il en est ainsi devenu le militaire du rang supérieur et le premier afro-néo-écossais à détenir ce poste. Les députés provinciaux ont félicité le Pm 2 Colley pour cet événement historique et l'ont remercié pour « l'excellence et la fidélité de son dévouement au Canada ».

Photo : Mat 2 Damon Sadler

Le Capc Stewart Hughes (à gauche), commandant du détachement de l'École du génie naval des Forces canadiennes à St. John's, et les trois premiers de la toute première Uniformed Services Run (USR) courue à St. John's, le 30 octobre. Sur la photo : le Mat 2 Shawn Miller; Peter Power, agent des services correctionnels de Terre-Neuve; et Bill Collins, agent de la protection des poissons et de la faune de Terre-Neuve. Le juge au départ honoraire, le Cpl Shawn Mulcahy, a aussi participé à la remise de médailles. Le but de l'USR est de recueillir de l'argent pour des organismes de charité venant en aide aux militaires, comme le Fonds pour les familles des militaires. En tout, l'USR a permis d'amasser un peu plus de 4 400 $.

Photo : Mat 1 Rod Helpard

Beth Corney-Gauthier (à gauche), de la Fondation Rêves d'enfant, le Ltv Jonathon Kettle, le Ltv J.D. Forbes et le Capf Wade Carter, du NCSM Charlottetown, montrent un chèque de près de 40 000 $ correspondant au montant recueilli par le navire lors de sa course annuelle de 400 km à l'appui de la Fondation Rêves d'enfants, en octobre. Cette course à relais de 5 jours est née en 2003 du désir de l'équipage d'amasser des fonds pour une bonne cause. La Fondation Rêves d'enfants permet à des enfants de 3 à 17 ans atteints d'une maladie mortelle de vivre leur plus grand rêve.

Photo : Ben Green

Tom Mercer, de Mercer and Shaefer Glasstudios, (à gauche) et le Contre-amiral (à la retraite) Bill Hughes, près des trois nouveaux vitraux de l'église St. Peter and St. Paul's de la garnison navale d'Esquimalt (C.-B.). L'église, qui a 150 ans, avait commandé l'année dernière un magnifique vitrail pour le centenaire de la Marine canadienne. Comme il restait de l'argent, le Comité commémoratif naval a commandé un vitrail en trois panneaux en verre antique allemand soufflé, intitulé « Vitrail du souvenir marin ». Ce vitrail est dédié aux marins de la Royal Navy et de la Marine royale canadienne qui ont donné leur vie.

Les marins du navire de guerre russe Varyag *défilent à l'occasion du jour du Souvenir à Vancouver. Trois navires russes, accueillis par le NCSM* Algonquin*, ont effectué une visite à Vancouver du 8 au 11 novembre. C'était la dernière escale d'une croisière d'endurance visant le renforcement de la coopération navale, qui les a menés au Japon et aux États-Unis. Le croiseur* Varyag*, le ravitailleur* Irkut *et un remorqueur de sauvetage en mer ont effectué un exercice dans le détroit de Juan de Fuca avant de s'amarrer à Canada Place.*

Photo : Cpl Alex. W. Croskery

Pour le mieux-être de son milieu, de la Marine et de son pays

Par l'Enseigne de vaisseau de 2e classe Julian Yates

Quand il part en mission, deux choses importent au marin : les êtres chers qu'il laisse et le succès de la mission. Il travaille toujours dur pour la seconde, mais son bonheur dépend de la stabilité et de la qualité de sa situation familiale et de la réceptivité aux besoins de l'équipe de soutien à bord.

Chaque personne, qu'elle soit embarquée ou à terre à Halifax, contribue au bon état d'esprit. À bord du NCSM *St. John's*, le bien-être des marins et de leur famille repose en bonne partie sur une personne : le Premier maître de 2e classe Barry Eady.

Il est difficile d'oublier les gens qui ont une incidence positive et durable sur nous. Leur leadership et leurs efforts améliorent les conditions de vie de leur collectivité et en font un merveilleux endroit où vivre et travailler. Pour rendre hommage à ces efforts et susciter des vocations, l'équipage du *St. John's* a jugé nécessaire de vous parler du Pm 2 Eady, qui œuvre au mieux-être de son milieu, de la Marine et de son pays.

À bord, le Pm 2 Eady veille au bon fonctionnement de l'ensemble du service de logistique, notamment de la cuisine, du bureau de la solde, du bureau du navire et de celui des fonds non publics. Ce sont des éléments essentiels de tout navire, car ils assurent le bien-être de l'équipage. Rien n'est plus néfaste pour le moral qu'un problème de solde, de nourriture ou de promotion.

De plus, par son leadership, il permet au service de logistique du *St. John's* de répondre aux exigences d'un calendrier de navigation chargé. Au cours des six derniers mois, le *St. John's* a en effet effectué de nombreuses opérations : en Irlande, à l'île d'Ellesmere ou en Colombie, autant d'opérations réussies grâce au constant soutien de la logistique. Le navire vient aussi de participer à une mission d'interdiction du trafic de drogue dans le sud de la mer des Antilles, l'opération *Caribbe*. Celle-ci a nécessité un soutien attentif pour composer avec une situation logistique multinationale qui évoluait rapidement, soutien que le service de logistique a assuré avec compétence. L'efficacité du service est due en grande partie à la ténacité de son premier maître, source constante d'inspiration et de motivation.

Cependant, le Pm 2 Eady n'est pas seulement dévoué au navire et à son équipage. Il montre comment même loin de la maison, un marin peut contribuer à la réussite de sa collectivité. Il participe à des collectes de fonds pour des œuvres de charité dans les Maritimes, une tâche exigeante quand on est en mer, mais qui assure le bien-être de sa famille et de celle des autres marins durant les longs déploiements. Ainsi, le Pm 2 Eady constitue un fantastique exemple pour les marins qui l'entourent, non seulement par ses aptitudes maritimes et professionnelles, mais aussi parce qu'il est admirable; c'est un pilier de sa communauté.

Photo : Cpl Rick Ayer

Le Premier maître de 2e classe Barry Eady (à gauche) accueille Rick Hansen à Halifax. Rick Hansen a rendu hommage au dévouement exceptionnel comme bénévole du Pm 2 Eady et à son leadership dans la sensibilisation aux lésions médullaires et dans la collecte de fonds pour la recherche.

Le Pm 2 Eady se démène pour amasser de l'argent pour divers organismes de charité durant la Campagne de charité en milieu de travail du gouvernement du Canada (CCMTGC) et les campagnes de collecte de fonds du *St. John's*. En effet, le *St. John's* accorde une grande importance aux œuvres de charité. Son équipage donne généreusement lors de la CCMTGC à l'automne et au printemps, il mène une collecte au bénéfice de la section de Terre-Neuve – la province de sa ville éponyme – de la Fondation Rêves d'enfants, par lesquelles il remercie les communautés qui le soutiennent avec tant de constance.

Au printemps 2011, l'équipage a ainsi donné plus de 9 000 $ à la Fondation Rêves d'enfants. Il a également permis à de généreux Terre-Neuviens de recueillir plus de 30 000 $ durant le relais Run the Rock. Cette course est une tradition entretenue par le *St. John's* au cours de laquelle des membres de l'équipage parcourent

1 100 km à travers Terre-Neuve en vue d'amasser de l'argent.

Le Pm 2 Eady est aussi bénévole en dehors du travail. Il s'est personnellement beaucoup impliqué ces dix dernières années dans la tournée mondiale de Rick Hansen. En septembre, il a été récompensé par Rick Hansen lui-même, qui a rendu hommage à son dévouement exceptionnel comme bénévole et à son leadership dans la sensibilisation aux lésions médullaires et dans la collecte de fonds pour la recherche.

La solidité d'une force navale repose sur la réciprocité. D'un côté les communautés à terre soutiennent les marins en mer; de l'autre, ces mêmes marins protègent leurs communautés et leur pays. Cette relation existe depuis que l'homme est parti en mer pour la première fois et sa solidité repose sur le dévouement du Pm 2 Eady et de centaines d'autres leaders.

L'équipage du NCSM *Montréal* établit des liens avec les citoyens

Le Capitaine de frégate Michael James Tennant, à droite, commandant du NCSM *Montréal*, est accueilli par des membres de la Première nation Qalipu Mia Kmaq à Corner Brook (T.-N.-L.) le 27 septembre. Le *Montréal* s'est rendu à Terre-Neuve à la fin de sa tournée des Grands Lacs 2011, au cours de laquelle le navire a visité plusieurs villes portuaires situées le long de la voie maritime du Saint-Laurent et du lac Ontario dans le cadre de l'opération Connection. L'opération donne au personnel des FC l'occasion de faire connaître la Marine et de se rapprocher des Canadiens.

Photo : Cpl Martin Roy

Un marin du NCSM *St. John's* remporte le Prix du centenaire

Par Virginia Beaton

Le Mat 1 Amy Durrah, du NCSM *St. John's*, a reçu le deuxième Prix annuel du centenaire de la Marine canadienne.

Le Contre-amiral David Gardam, commandant de la Force opérationnelle interarmées (Atlantique), et Tom Digan, P-D-G de Lockheed Martin Canada, lui ont remis cette distinction lors d'une cérémonie tenue à bord du *St. John's* le 22 novembre.

« Bravo Zulu pour votre bon travail, a dit le Cam Gardam à la récipiendaire. « Ce sont des gens comme vous que nous voulons dans la Marine et dans les Forces canadiennes. »

Le Mat 1 Durrah a été choisie pour ses réalisations exceptionnelles comme membre d'équipage. Elle est conseillère en prévention du harcèlement au service de génie des systèmes de marine, se porte régulièrement volontaire pour des tâches secondaires et a été deux fois sélectionnée dans l'équipe Run the Rock, une course à relais qui traverse Terre-Neuve chaque été pour recueillir des fonds.

Colleen Calvert, DG du Centre de ressources pour les familles des militaires d'Halifax et régions, le Ltv (ret.) Earl Corn, président de la Ligue navale du Canada et le Vice-amiral (ret.) Larry Murray, ancien président de la Ligue navale du Canada, ont assisté à la cérémonie.

Le Ltv (ret) Corn a félicité le Mat 1 Durrah pour ses réalisations. « Et elle a fait tout ça en seulement cinq ans, s'est-il enthousiasmé. Imaginez ce qu'elle fera dans les vingt ans à venir! »

Le Corps des cadets de la Marine et le Fonds pour les familles des militaires ont reçu 3 000 $ au nom de la récipiendaire.

Photo : Cpl Martin Roy

Le Mat 1 Amy Durrah (à gauche) reçoit le Prix du centenaire de la Marine canadienne des mains du Ltv (ret.) Earle Corn (au centre), président de la Ligue navale du Canada, et de Tom Digan, P-D-G de Lockheed Martin Canada.

Une nouvelle étape pour le NCSM *Victoria*

Le NCSM* Victoria, *amarré sur quatre points, fait des essais à Esquimalt (C.-B.).

Photo : Cplc Angela Abbey

Par Ben Green

Le NCSM *Victoria* a traversé le port d'Esquimalt et s'est rendu à l jetée F en septembre dernier. Cela peut sembler anodin, mais c'est en réalité la plus grande étape de son retour à la vie opérationnelle depuis sa sortie de cale sèche il y a cinq mois.

Amarré sur quatre points, le sous-marin a effectué une série de plongées statiques destinées à approfondir les essais.

« Ces plongées nous ont permis d'évaluer l'intégrité du bateau et de mettre à l'essai divers systèmes en immersion », explique le commandant de l'Installation de maintenance de la Flotte Cape Breton, le Capv Donald Smith.

Une bonne partie des systèmes de bord ont été testés en cale sèche, mais d'autres (lanceurs d'armes, combat, sécurité maritime, flottaison, éjecteur sous-marin de leurres sonores) ne pouvaient l'être qu'en plongée.

Des employés de l'IMF CB et de l'Autorité technique de la Formation, qui représente la Direction générale – Gestion du programme d'équipement maritime, l'organisme responsable du matériel de la Marine royale canadienne à Ottawa, se sont joints aux 48 membres d'équipage pendant trois jours à la jetée F, plongeant tous les jours, de 7 à 8 heures chaque fois. Un chenal de 14 m de profondeur avait été creusé près de la jetée pour permettre au sous-marin de plonger au port.

Outre ces plongées statiques, un exercice d'assiette a été fait pour évaluer l'aptitude du sous-marin à rouler et à tanguer, et vérifier que les mesures de ballast et de flottabilité concordent avec les instruments de bord. Des essais de la tour d'évacuation ont aussi été faits, ainsi que des vérifications du bon fonctionnement des torpilles.

Le commandant du *Victoria*, le Capf Christopher Ellis, explique que les essais se sont déroulés sans accroc et que ces trois jours ont été très profitables.

Il reste encore quelques semaines de maintenance à bord, puis l'équipage ira à Halifax s'entraîner en simulateur, faire de l'entraînement d'équipe et du contrôle du bâtiment en mouvement. Finalement, le sous-marin prendra la mer pour faire des plongées en profondeur, tester son équipement et recevoir son certificat d'utilisation des armes.

Pour le Capf Ellis, c'est le début d'un nouveau début pour les sous-marins de la côte Ouest. « Il a fallu beaucoup de travail pour en arriver là, de la part du personnel de la Formation et de l'équipage » ajoute-t-il.

Il remercie aussi de tout cœur les 20 personnes qui ont passé de longues heures sur le quai, à la pluie et au vent, à manier les amarres pendant les plongées statiques, ainsi que les sous-mariniers de la côte Est et du *Corner Brook* qui ont augmenté l'équipage du *Victoria*.

Maintenant que l'essentiel des travaux de refonte du *Victoria* est terminé, le personnel de l'IMF CB peut réfléchir à cet aventureux projet.

Le Capv Smith explique que la refonte d'un sous-

Suite à la page 20

Un exercice transfronalier jauge l'efficacité de la coopération bilatérale

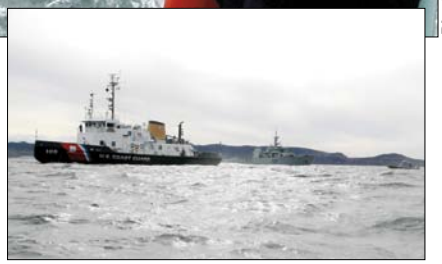
Par le Major Paule Poulin

Des militaires et des organismes gouvernementaux civils canadiens et américains ont pris part à l'exercice *Frontier Sentinel 11* (FS 11), du 20 septembre au 5 octobre. Cet exercice de sécurité maritime dirigé par la garde côtière américaine rassemblait également la flotte américaine et la Force opérationnelle interarmées (Atlantique) (FOIA) canadienne. C'était la première fois que cet exercice allait jusqu'aux Grands Lacs, après être passé par l'Atlantique Nord-Ouest, le golfe et la voie maritime du Saint-Laurent.

En plus du quartier général de la FOIA, le NCSM *Goose Bay, un* CP-140 Aurora de la 14e Escadre Greenwood (N.-É.) et le Centre des opérations de sécurité maritime (CSOM) d'Halifax, ont aussi participé à l'exercice. En raison du lieu de l'exercice, deux autres forces opérationnelles interarmées régionales, la Force opérationnelle interarmées (Centre) et la Force opérationnelle interarmées (Est), ainsi que le CSOM (Grand Lacs) y ont participé pour la première fois.

« L'exercice FS 11 a permis de jauger l'efficacité de la coopération bilatérale et interorganisme aux niveaux tactique et opérationnel, de mesurer l'efficience de la diffusion du renseignement, d'évaluer les compétences en matière de planification collaborative et de tester les processus internes et partagés de commandement et contrôle, a déclaré le Contre-amiral David Gardam, commandant de la FOIA. J'ai hâte à l'exercice *Frontier Sentinel 12*, qui aura lieu en Nouvelle-Écosse et dans l'est des États-Unis en mai 2012 et qui nous permettra d'exploiter les résultats de l'Ex FS11. »

Photos : NCSM Goose Bay



Au-dessus : Le Capitaine de corvette Kray Robichaud, commandant du NCSM* Goose Bay*, observe un bateau d'assaut et une embarcation de sauvetage de la GRC qui s'approchent du navire dans le cadre de l'exercice Frontier Sentinel.

Au-dessus, à droite : Un navire de la Garde côtière américaine, le* Neah Bay *à gauche, le NCSM* Goose Bay *et l'embarcation de sauvetage de la GRC s'exercent au large de Sept-Îles (Québec), lors de l'exercice Frontier Sentinel.

Des marins reçoivent la Médaille de la bravoure

Son Excellence le très honorable David Johnston, gouverneur général et commandant en chef du Canada, a remis la Médaille de la bravoure à deux marins à la Citadelle de Québec le 20 septembre.

La Médaille de la bravoure, décernée en reconnaissance d'actes de bravoure accomplis dans des situations dangereuses, a été attribuée au Lieutenant de vaisseau Christopher Devita et au Matelot de 1re classe Cory Bond. La citation se lit comme suit :

« Le 27 mai 2008, le Ltv Christopher Devita et le Mat 1 Cory Bond ont secouru le capitaine d'un petit voilier au large d'Halifax en Nouvelle-Écosse, dans des conditions climatiques extrêmes. Le navire a reçu un appel de détresse indiquant qu'un bateau prenait l'eau. Son capitaine a bravé les intempéries et a écopé pendant plusieurs heures. »

Mat 1 Cory Bond, à gauche, et du Ltv Christopher Devita

« En dépit de la mer agitée, des vents violents et de l'épais brouillard qui rendaient la visibilité extrêmement mauvaise, le Ltv Devita et le Mat 1 Bond ont mis un canot pneumatique à coque rigide à l'eau dans le but de procéder au sauvetage du capitaine. Le voilier entrait constamment en collision avec l'embarcation, rendant la tâche d'attacher un câble de remorquage presque impossible et très dangereuse. Il leur a fallu plus de deux heures afin de réussir à attacher le câble. Le Mat 1 Bond a alors rapproché le canot du voilier et le Ltv Devita a pu aider le capitaine à sauter à bord de leur embarcation. Ils ont remorqué le voilier jusqu'à un navire de la Garde côtière canadienne qui se trouvait à proximité et lui ont aussi confié la victime. »

« Les trois défenseurs de Montréal »

Des membres de la Marine royale canadienne, de l'Armée canadienne et de l'Aviation royale canadienne se rassemblent devant l'hôtel de ville de Montréal durant le défilé du droit de cité.

Photo : Cpl Martin Roy

Par le Lieutenant de vaisseau Marco Chouinard

Un événement mémorable réunissant la Marine royale canadienne (MRC), l'Armée canadienne et l'Aviation royale canadienne (ARC) s'est déroulé par une journée magnifique. Environ 120 marins du NCSM *Montréal*, soldats du Régiment de Maisonneuve et aviateurs du 438e Escadron tactique d'hélicoptères ont participé à une cérémonie du droit de cité le 17 septembre.

C'était la première fois que les trois unités – baptisées de façon honorifique « Les trois défenseurs de Montréal » par le maire Jean Doré en 1994 – se trouvaient en même temps dans la ville. Le défilé du droit de cité est parti du Manège militaire Cathcart, pour se diriger vers l'hôtel de ville.

Le droit de cité est le plus grand honneur qu'on peut attribuer à une unité des Forces canadiennes. Il viendrait d'une coutume militaire remontant à la Guerre des roses, la guerre civile anglaise du 15e siècle, quand des unités militaires en maraude des deux camps harcelaient constamment les villes. Avant qu'une ville admette une unité militaire dans ses murs, le chef de la police demandait la raison pour laquelle les soldats voulaient entrer, puis escortait leur commandant jusqu'au conseil municipal. Si l'unité était jugée digne de confiance, on lui accordait le privilège appelé « droit de cité », qui l'autorisait à pénétrer dans la ville tambours battants, bannières au vent et baïonnettes au canon.

« C'était exceptionnel pour les FC de voir la MRC mener le défilé, suivie de l'Armée canadienne et de l'ARC dans le centre-ville de Montréal, déclare le Premier maître de 1re classe Michel Vigneault, capitaine d'armes du NCSM *Montréal*. Cela nous a donné l'occasion de montrer certaines des choses uniques que la Marine canadienne fait pour le Canada et le reste de la planète. Comme nous n'avions eu que peu de temps pour nous exercer ensemble, les trois services ont dû faire preuve d'une grande coopération et d'un désir commun de produire un beau spectacle. Je suis extrêmement fier du résultat, et particulièrement d'être le capitaine d'armes de marins aussi dévoués que ceux du NCSM *Montréal*. »

Une nouvelle étape pour le NCSM *Victoria*

Suite de la page 18

marin est soumise à des normes bien plus rigoureuses que celle d'une frégate ou d'un autre bâtiment de surface. Toutes les pièces du sous-marin, jusqu'au plus petit écrou, sont accompagnées de documents où sont indiqués les matériaux utilisés, quand et par qui les travaux ont été faits, comment ils ont été testés et quels outils ont été utilisés. Si la documentation n'est pas présentée à l'achèvement d'une tâche, la pièce pourrait devoir être enlevée et le travail recommencé.

L'IMF CB a donc dû documenter chaque phase du grand carénage, mais elle a aussi dû satisfaire à un rigoureux contrôle de la qualité de la part de l'ATF avant de sortir le sous-marin du bassin et de faire les plongées statiques.

Le Capv Smith dit que toutes les précautions voulues ont été prises avant et pendant les plongées en raison des conditions dangereuses dans lesquelles travaillent les sous-mariniers. En plongée, la marge d'erreur est très mince. Les tests sont donc rigoureux pour assurer la sécurité.

Le Capv Smith ajoute que ces pongées sont une étape, pas l'arrivée de la course. « Nous avons fait ce qu'il faut pour que le *Victoria* soit sûr et opérationnel, et nous sommes en bonne voie d'arriver à la pleine capacité de l'armement en 2012. »