



Revue du Génie maritime



Depuis 1982

LA TRIBUNE DU GÉNIE MARITIME AU CANADA

printemps/été 2008

LE DÉFI D'ÉCRIRE un texte en 9 minutes

Nous avons demandé à des personnes au séminaire du génie naval des FMAR(P) de l'automne dernier de prendre notes leur meilleure expérience avec la marine...

Les résultats étaient étonnants.

Bulletin de l'AHTMC à l'intérieur!

En plus :

- Tout ce qu'on ne vous dit pas à propos de votre mission à titre de chef du Génie à bord d'un sous-marin
- Est-ce *VOTRE* navire? Gestion de la configuration : le bon, le moins bon et le pire



Revue du Génie maritime

(Établie en 1982)

Édition N° 63
PRINTEMPS/ÉTÉ 2008



Directeur général
Gestion du programme d'équipement maritime
Commodore Richard Greenwood, OMM, CD

Rédacteur en chef
Capv Mike Wood
Chef d'état-major du DGGPEM

Directeur de la production / Renseignements
Brian McCullough
Tél. (819) 997-9355
Courriel mccullough.bm@forces.gc.ca

Conseillers du comité de la rédaction
Capc Tanya Koester (Mécanique navale)
Capc Mike Turpin (Systèmes de combat)
Yves Perron (Architecture navale)
PM1 Marc Tremblay (Militaires du rang)
Jean-François Gagné (Membre civil)

Services de la production par
Brightstar Communications,
Kanata (ON)

Rédactrice associée à la production
Bridget Madill

Gestion des services d'impression par
Directeur général des affaires publiques –
Services créatifs

Services de traduction par Bureau de la
traduction, Travaux publics et Services
gouvernementaux Canada
M^{me} Josette Pelletier, Directrice

Coordonateur des service de traduction
SMA(Mat)
M. Clément Lachance

**La Revue est aussi disponible sur le site Web
de la DGGPEM, sur l'Intranet (RID) du
MDN à l'adresse :**
[http://admmat.dwan.dnd.ca/dgmepm/
dgmepm/publications/](http://admmat.dwan.dnd.ca/dgmepm/dgmepm/publications/)

DÉPARTMENTS

Chronique du commodore :

Propagation du message sur la fierté et la professionnalisme
par le commodore Richard Greenwood 2

Tribune libre:

Ma vie dans les sous-marins —
Plus qu'une belle apparence. Tout ce qu'on ne vous
dit pas à propos de votre mission à titre de chef du Génie
à bord d'un sous-marin.
par le capc (ret.) Darrell Kays 4

ARTICLES

Le défi d'écrire un texte en 9 minutes

Nous avons demandé aux participants au séminaire du génie naval
des FMAR(P) de 2007 de décrire leur meilleure mémoire de la marine.
Vous devriez lire ce qu'ils ont écrit
par 51 collaborateurs notables 7

Est-ce VOTRE navire?

Gestion de la configuration : le bon, le moins bon et le pire
par le Tech Coque M1 Alain De Loor 18

CRITIQUE DE LIVRE

« **The Grand Scuttle** »
compte rendu de Don Koehler 21

BULLETIN D'INFORMATION 22

NOUVELLES DE L'AHTMC



*Reconnaissez-vous les
officiers sur cette photo
prise en 1958 ?*

Bulletin de l'Association
de l'histoire technique de la marine canadienne *Insert*

La *Revue du Génie maritime* (ISSN 0713-0058) est une publication des ingénieurs maritimes des Forces canadiennes. Elle est publiée trois fois l'an par le Directeur général - Gestion du programme d'équipement maritime. Les opinions exprimées sont celles des auteurs et ne reflètent pas nécessairement les politiques officielles. Le courrier doit être adressé au **Rédacteur en chef, La Revue du Génie maritime, DSGM, (6LSTL) QGDN, 101 Ch. Colonel By, Ottawa (Ontario) Canada K1A 0K2**. Le rédacteur en chef se réserve le droit de rejeter ou modifier tout matériel soumis. Nous ferons tout en notre possible pour vous renvoyer les photos et les présentations graphiques en bon état. Cependant, la *Revue* ne peut assumer aucune responsabilité à cet égard. À moins d'avis contraire, les articles de cette revue peuvent être reproduits à condition d'en mentionner la source. Un exemplaire de l'article reproduit serait apprécié.



Chronique du commodore

Propagation du message sur la fierté et la professionnalisme

Par le commodore R.W. (pas « N.S. »!*) Greenwood, O.M.M., CD
Directeur général – Gestion du programme d'équipement maritime

Le présent numéro comprend un certain nombre d'anecdotes de carrière recueillies dans le cadre du « Défi de rédaction de neuf minutes » impromptu de Brian McCullough lors du dernier Colloque du génie maritime de la côte Ouest. Ces courts billets et essais sont remarquables, à la fois individuellement et collectivement, pour la compréhension générale qu'ils donnent des aspects de la vie maritime en mer, de la profession et de notre expérience commune qui fait de nous une collectivité. Il est également intéressant de constater que même avec un échantillon aléatoire d'une vaste étendue d'expérience, d'âge et d'antécédents, les essais (ce qui n'est peut-être pas surprenant) mettent en évidence un certain nombre de thèmes ou de sentiments courants qui servent à illustrer une partie des forces continues de l'expérience d'une carrière maritime au Canada.

Le premier thème qui a retenu mon attention est celui de la fierté et du professionnalisme, le sentiment de faire partie d'un secteur d'activités stimulant et important, la satisfaction d'acquérir des compétences complexes et des connaissances et la fierté d'être un membre compétent et apprécié d'une équipe d'élite. Le thème connexe d'association et de camaraderie du service semble mettre en valeur la manière dont la formation exi-

geante et les conditions du service se traduisent par des liens étroits de camaraderie, du respect et de l'amitié qui, visiblement, durent des années. Un dernier thème qui est apparent est celui de l'aventure/de l'humour/du plaisir. À toujours travailler, sans jamais jouer, l'enfant s'abrutit, et il est clair que dans les anecdotes, le dicton *travailler dur, jouer dur* est encore à la mode. On peut aussi remarquer clairement qu'un bon sens de

Il est bien que nous ayons eu cette occasion spontanée de réfléchir aux aspects positifs de nos carrières maritimes

l'humour est intrinsèque aux activités courantes et extraordinaires qui font partie de la vie maritime. On a obtenu des choses très étonnantes pendant neuf minutes de gribouillage intense et non prémédité.

Il est bien que nous ayons eu cette occasion spontanée de réfléchir aux aspects positifs de nos carrières maritimes, puisque nous sommes maintenant en mesure de les partager, non seulement entre nous, mais aussi à l'extérieur de notre collectivité. Nous amorçons ce qui

pourrait être le plus important programme stratégique de renouvellement de la flotte depuis la guerre de Corée, et la collectivité technique maritime a désespérément besoin d'attirer, de recruter et de former du nouveau talent, à la fois militaire et civil. Vous n'avez qu'à regarder les programmes de modernisation des navires de la classe *Halifax* (MCH), de navires de soutien interarmées (NSI) et de navires de patrouille extracôtiers de l'Arctique (NPEA) déjà annoncés ainsi que les exigences prévues de remplacement des destroyers et des frégates, pour voir qu'un grand nombre de perspectives de carrière stimulantes attend les générations actuelles et futures de professionnels techniques maritimes. En célébrant collectivement la satisfaction envers nos propres expériences professionnelles aujourd'hui et en partageant ces visions encourageantes avec ceux qui en prendront note, nous encourageons la prochaine génération à se joindre à nous pour cet excellent projet.

Une des façons les plus efficaces de diffuser notre message est par des présentations et des discussions lors de réunions de sociétés maritimes techniques importantes — L'Institut Canadien de Génie Maritime, le Royal Institution of Naval Architects (RINA) et la Society of Naval Architects and Marine Engineers (SNAME). Le présent numéro de la *Re-*

Soumissions

La *Revue* fait bon accueil aux articles **non classifiés** en anglais ou en français. Afin d'éviter le double emploi et de veiller à ce que les sujets soient appropriés, nous conseillons fortement à tous ceux qui désirent nous soumettre des articles de communiquer avec le **Rédacteur en chef, Revue du Génie maritime, DSN, QGDN, Ottawa (Ontario), K1A 0K2, n° de téléphone (819) 997-9355**, avant de nous faire parvenir leur article. C'est le comité de la rédaction de la *Revue* qui effectue la sélection finale des articles à publier. Nous aimons également recevoir des lettres, quelle que soit leur longueur, mais nous ne publierons que des lettres signées.

vue rend compte d'une activité récemment tenue par ces trois organisations, en partenariat avec l'Association des officiers de la marine du Canada, pour discuter des défis liés à l'Arctique en termes opérationnels et techniques. Il a s'agit d'une activité exceptionnellement informative qui a fait honneur aux organisateurs et aux conférenciers. Le programme de la soirée a permis d'en apprendre plus sur les questions importantes qui portent sur les opérations dans le Nord, et de discuter des sujets avec un certain nombre de personnes chevronnées et compétentes.

Dans l'ensemble, voilà en quoi consiste le fait d'être membre de l'une (ou plus) de ces organisations — des professionnels qui se réunissent pour échanger des points de vue et de l'information afin que tous en profitent. Si vous ne faites pas encore partie d'une association professionnelle, je vous invite à y participer le plus tôt possible. Dites-vous que vous investissez dans votre propre efficacité à mesure que la collectivité maritime tech-

nique se prépare à relever les défis à venir liés au programme de renouvellement de la flotte. Au bout du compte, il sera dans notre intérêt d'avoir accès à ce niveau incroyable d'expertise dans la collectivité maritime élargie. Nous obtenons cet accès en engageant nos homologues professionnels dans un dialogue continu chaque fois que nous pouvons.



[* Note du rédacteur en chef — Le sens de l'exhortation plutôt énigmatique du Commodore dans la signature en-haut de cette page peut être saisi lorsqu'on lit sa contribution au défi de rédaction de neuf minutes. Veuillez continuer de lire.]

Corrections

Dans l'édition d'été/automne 2007 de la *Revue* en notre article, « Six Sigma — Une pratique exemplaire appliquée à la gestion du génie maritime » nous avons appelé Tableau 1, DMAAC — Les six étapes de la méthode Six Sigma. Il y a en fait seulement cinq étapes au Six Sigma. Grâce à l'œil vif de Randy Randhawa, directeur de QMS dans DGGPEM l'erreur nous fut soulagée.

Dans la même numéro, l'article concernant le plan de formation des techniciens de marine est parti de l'impression qu'une telle formation est disponible seulement en anglais. En fait, un programme de trois ans subventionné de mécanicien de génie maritime est offert en français à L'Institut maritime du Québec à Rimouski.

Les objectifs de la Revue du Génie Maritime

- promouvoir le professionnalisme chez les ingénieurs et les techniciens du génie maritime.
- offrir une tribune où l'on peut traiter de questions d'intérêt pour la collectivité du génie maritime, même si elles sont controversées.
- présenter des articles d'ordre pratique sur des questions de génie maritime.
- présenter des articles retraçant l'histoire des programmes actuels et des situations et événements d'actualité.
- annoncer les programmes touchant le personnel du génie maritime.
- publier des nouvelles sur le personnel qui n'ont pas paru dans les publications officielles.

Ma vie dans les sous-marins

Plus qu'une belle apparence —
Tout ce qu'on ne vous dit pas à propos de votre mission à titre de
chef du Génie à bord d'un sous-marin

Texte : le capc (à la retraite) Darrell Kays

Imaginez l'apprentissage de l'art noir ... du côté sombre.

À titre de nouveau chef de section de la Direction du Génie maritime (G Mar) à bord d'un sous-marin, vous vous trouverez rapidement en train d'apprendre (et d'utiliser) nombre de compétences

« qui n'ont aucun rapport avec le SGMEN ». Même si le Système de gestion de la maintenance de l'équipement naval (SGMEN) est de votre compétence au plan professionnel, certaines activités, que vous avez pu considérer à un certain moment être strictement du ressort de vos homologues de la Direc-

tion des opérations maritimes de surface et sous-marines (MAR SS), deviendront rapidement une seconde nature. C'est ce qu'on appelle l'immersion « dans le métier ». Alors que ces compétences représentent un élément de premier ordre du mandat régulier de l'officier du génie ou de l'officier du génie des systèmes de combat, elles constitueront probablement la base de certains de vos plus beaux souvenirs à bord, comme chef du service de génie.

À titre de chef du Génie maritime, vous aurez un pied bien ancré dans le monde MAR SS et, par nécessité, vous devrez y mettre tout votre poids. En mer, en plongée, vous serez l'un des trois officiers de garde de la salle de commande, sur des rotations de six heures pendant de longues périodes. Les deux officiers MAR SS de garde avec vous peuvent être le commandant en second et le navigateur. Par ailleurs, étant donné que tous les officiers de garde font la rotation aux différents postes de la salle de commande, il est essentiel que chacun soit polyvalent et possède de vastes connaissances. L'équipe en dépend.

L'utilisation de cartes marines est fondamentale à bord de tout vaisseau, et malgré le fait que le GPS soit pratique, il vous faudra encore prendre des repères visuels en trois points (ou en deux points si vous utilisez un « transit » comme l'un de vos repères). Vous devrez également calculer le temps écoulé depuis le dernier recalage pour tourner la barre et changer de cap, ou évaluer la vitesse et la direction de la dérive tidale et calculer le tracé et le temps pour reprendre la route. Le fait de pouvoir faire le point la nuit, à proximité de routes de navigation très achalandées, vous permettra d'améliorer votre capacité à maugréer en silence.



NCSM Onondaga (Photo des Forces canadiennes)

Le poste d'officier de quart responsable du navire vous permet de raffiner, de manière exhaustive, vos compétences en matière de responsabilisation. À titre d'officier de quart, vous êtes responsable du maintien en profondeur, de l'assiette, de la propulsion, de l'intégrité de l'étanchéité à l'eau et du déclenchement des procédures d'exploitation d'urgence, les PEU. Croyez-moi, s'il y a une faille quelconque dans les PEU de vos exercices de tir, quarante-neuf autres personnes l'apprendront immédiatement ... et vous n'aurez nulle part où vous cacher. Si elles sont déclenchées de façon inadéquate, les PEU deviennent des obstacles susceptibles de compromettre la sécurité et de rapidement transformer le navire en une fléchette de jardin au fond de la mer. La capacité de rester calme et de réagir correctement à des situations complexes et mouvementées tout en lançant des ordres dans un micro est vitale...et pas pour vaincre des enjeux synaptiques ni sa timidité.

À titre de préposé de quart au périscope, vous serez chargé de la sécurité du bâtiment pendant l'immersion périscopique. Votre aptitude à identifier les silhouettes des navires et à correctement interpréter les feux de navigation est cruciale. C'est pendant ces longues heures de noirceur du quart de minuit que vous devez être au-dessus de la mêlée, alors qu'un petit navire marchand à « *bâbord, vingt-cinq* » allume soudainement deux feux de route et un feu de tête de mât. Vos procédures de plongée d'urgence en profondeur doivent être parfaites étant donné que votre « cri de guerre » déclenchera une série d'événements qui feront en sorte que le sous-marin pique à une profondeur de sécurité juste à temps, évitant ainsi une collision. Vous ajoutez donc une autre compétence à votre actif en devenant un « spécialiste en table de sinus » avec la télémétrie périscopique à image croisée. Ainsi, lorsque vous utiliserez 15 secondes d'arc sur un navire virtuel de 80 pieds, vous savez que celui-ci se trouve à 5 200 verges.

Une analyse des mouvements de menace — azimut, portée, cap, vitesse, vitesse azimutale — est effectuée sur chaque contact dans le but d'établir une solution de tir. La capacité de proposer de poursuivre une cible à l'aide d'un sonar passif à large bande et/ou à bande



NCSM Victoria (Photo des Forces canadiennes)

étroite requiert une connaissance de la tactique qui vient avec l'expérience. Vous découvrirez l'importance d'un contact à vitesse azimutale zéro ou les risques associés à une cible qui se déplace en zigzag. L'analyse des mouvements de menace repose sur des principes géométriques éprouvés, même si elle comporte un aspect artistique intuitif que vous finirez par découvrir. Le fait de pouvoir trouver des solutions de tir rapides et précises rend certainement acceptable un peu de vantardise.

Bien que nos sous-marins passent très peu de temps en surface, vous pouvez tout de même avoir la possibilité d'obtenir votre certificat de quart à la passerelle (BWK). Après une série d'exams sur les règles de la navigation, vous serez encadré sur le pont par des officiers MAR SS jusqu'à être recommandé pour travailler en solo et prendre la place du capitaine. Le fait que vous obteniez votre certificat de quart à la passerelle (BWK) et que vous fassiez partie de la rotation sera, à coup sûr, apprécié de vos



De toute évidence, la fierté vient avec le poste. Voici le carré des officiers du HMS Unseen (NCSM Victoria) à Barrow-in-Furness, au Royaume-Uni, en novembre 1999. (De gauche à droite) Le Ltv Ken Marr (cmdt en second), l'auteur, le Ltv Warren Feltham (O Nav), le Ltv Chris Robinson (SONIX), le Capf Bill Woodburn (cmdt), le Ltv Steve Brake (O Ing) et le Ltv Tom McCall (O Ops). (Les photos sont une courtoisie de l'auteur)

camarades officiers du mess. Il est vrai qu'un quart de deux heures sur le pont peut s'avérer une expérience paisible et purificatrice pour l'âme. Mais, lorsqu'une vague de janvier vient s'abattre sur le pont ou qu'un « navire non privilégié », traversant la proue de bâbord à tribord, refuse soudainement de bouger, vous aurez l'impression, je vous le jure, que les aiguilles de votre Timex tournent dans le sens contraire.

À titre d'officier de quart de la salle de commande, vous interagirez directement avec des membres de votre service. Un technicien d'acoustique peut être votre timonier, un technicien de tactique peut être assis à la table tactique directionnelle ou le soutier principal adjoint peut être le responsable de quart du tableau. Le fait d'être de quart avec des membres de votre service vous permet, non seulement de mieux les évaluer, mais permet aussi à ces derniers de vous jauger. Je vous assure que les membres de votre service compteront parmi les plus compétents de la flotte et que le fait d'être de quart à leur côté vous donnera une occasion privilégiée d'apprendre des meilleurs.

D'un point de vue technique, le quart de la salle de commande et l'utilisation des diverses pièces d'équipement vous permettront d'avoir une compréhension plus exhaustive de la fonctionnalité des systèmes. Quand vient le temps d'expliquer au commandant certaines déficiences de l'équipement et les limites de celui-ci, vous pouvez le faire, à titre d'utilisateur final, en toute confiance et avec beaucoup de crédibilité.

La maîtrise de *tous* les arts noirs du métier vous permet de prendre votre place au sein de l'équipe, de mieux travailler avec le groupe et d'avoir l'attitude qui s'impose. Bien que les avantages sociaux que procure le métier sont mieux décrits ailleurs (*Dolphin 22), en bout de ligne, le mieux que vous puissiez espérer obtenir à titre de sous-marinier est la confiance totale et entière de l'équipage en vos compétences de chef de quart.



Il semble qu'aucune expérience de vie ne ressemble à celle-là. L'auteur écrit : « C'était vers la fin de 95, à bord du NCSM *Onondaga*. Je faisais alors partie du carré d'officiers « le plus dangereux de l'OTAN ». Cette photo a été prise à la fin du concours FINCASTLE 95, le concours annuel d'aéronefs de patrouille maritime de guerre anti-sous-marine auquel participent quatre pays. Nous avons servi de cible aux *zoomies* — 10 jours de plongée, 16 sorties contre nous et pas une seule détection. Ce n'est pas un mince exploit, tenant compte du fait que nous étions limités dans nos déplacements et que nous devons faire tourner nos moteurs pendant un certain temps afin d'améliorer les chances des aéronefs de nous détecter. Le gagnant du concours a dû être déterminé par les résultats des exercices en classe/sur simulateur. La photo est celle de notre carré d'officiers après avoir fait surface au signal FINEX. L'homme qui a pris la photo est un capitaine de la force aérienne « encore sous le choc », qui avait été embarqué comme arbitre. Je suis le troisième, à partir de la gauche, portant une casquette de baseball et arborant une barbichette. (Vous pouvez me citer). »

(De gauche à droite) Ens 1 Real Fortin (SYO), Ltv Memphis Don (OI/p.i.), l'auteur, Ltv Matt Plaschka (O Ops), Lt(RAN) Max Lanham (O Nav), Capc Pete Kavanagh (cmdt), Ltv Chris Robinson (SONIX), Ltv Ken Marr (cmdt en second), Ltv Derek Buxton (OI)

*Darrell Kays prend sa retraite de la Marine en 2003 après 25 ans de service, dont 20 à bord de sous-marins. Il s'inscrit à l'Université Dalhousie en 1986, dans le cadre du Programme de formation universitaire – Hommes, et décroche un baccalauréat en physique. Il sert, à titre d'officier du génie des systèmes de combat, à bord du NCSM *Onondaga*, de 1994 à 1995, puis de 1998 à 1999. À titre de lieutenant de vaisseau, Darrel est le dernier officier ingénieur des armes du*

*HMS *Unseen* et devient (sans surprise) le premier OGSC du NCSM *Victoria* (l'ancien *Unseen*), faisant partie du premier équipage canadien (de 1999 à 2001). Darrell Kays travaille au détachement du Centre d'essais techniques (Mer) de l'Installation de maintenance de la Flotte, Cape Scott, à Halifax.*

*Dolphin 22

Les sous-mariniers ne trichent jamais... et mentent rarement.

Le défi d'écrire un texte en 9 minutes

Introduction de Brian McCullough,
Directeur de la production, *Revue du Génie maritime*

J'étais sans doute sous l'influence de l'air salin quand j'ai décidé d'essayer quelque chose de différent pour ma présentation au séminaire du génie naval des FMAR(P) du mois d'octobre dernier. Notre *Revue du Génie maritime* venait tout juste de franchir le quart de siècle et je profitais du séminaire pour remercier les gens qui nous ont tant soutenus au cours de ces 25 années de publication. Mon message était simple — sans nos collaborateurs, la *Revue* n'aurait pu exister.

À environ 10 minutes de la fin de mon temps de parole, j'ai décidé de tenter le coup. Pendant que des assistants distribuaient crayons et papier, j'ai mis au défi les officiers, les MR et les ingénieurs civils des services techniques présents de se transformer en « collaborateurs immédiats » de la *Revue*. Pouvaient-ils, au cours des neuf minutes restantes, écrire leur meilleur souvenir de leur séjour (ou du temps passé à travailler) dans la Marine? Le Lecture Theatre est soudainement devenu silencieux. Pendant un moment j'ai cru que j'avais surestimé mes chances de réussir, mais à mon grand soulagement, les gens ont baissé la tête et commencé à écrire tranquillement. C'était une expérience incroyable. Non seulement ont-ils eu le courage de participer à une tâche en un temps ridiculement court, mais ont-ils réussi tant bien que mal à produire des textes remplis de charme, de poésie, d'humour et de phrases délicieusement bien tournées.

Si mon calcul est bon, 51 personnes ont écrit leur histoire ce matin-là. Malheureusement, pour des motifs d'incompréhension et hum... de contenu sujet à caution, deux de ces textes n'apparaissent pas dans les pages suivantes. Néanmoins, je remercie sincèrement ces auteurs anonymes pour leurs efforts et comme petit prix de consolation j'ai décidé d'utiliser les dessins qu'ils ont griffonnés, représentant un cochon et un navire, pour illustrer nos pages. Vous voyez, c'est sans rancune. Ce qui doit vous laisser 49 textes à lire. (Je ne suis



Hmm... j'ai pensé que j'étais plus grand. Aucune matière. Ce qui est important est les deux messieurs ici avec moi, le pm2 Steve Govenlock et le Itv Dan Salvage. Les deux, un chauffeur et un ingénieur, ont gagnés prix de livre pour soumettre les entrées gagnants dans le défi neuf minutes de l'écriture qui a demandé à des participants à la conférence navale de technologie de 2007 FMAR(P) de noter leur meilleure mémoire de leur temps dans la marine. Leurs histoires, avec ceux de 47 autres, apparaissent aux pages suivantes. Grâce au Itv Melissa Roach d'assister juger, et de prendre cette photographie.

pas certain du compte final, alors ne vous gênez pas pour les compter vous-mêmes si vous n'avez rien d'autre à faire... à moins qu'un cmdt en second se trouve dans les parages, auquel cas bien entendu vous serez sûrement occupé!)

Voici quelques mots sur la méthode utilisée pour rédiger ces textes. Bridget Madill et moi-même avons utilisé l'approche synthétisante « moins vaut plus », en modifiant juste assez d'éléments d'un texte de manière à en conserver le sens. Quelques notes explicatives ont égale-

ment été ajoutées entre crochets. Les noms des auteurs ayant signé leurs textes sont indiqués, sauf dans un cas où nous avons pensé qu'il valait mieux mettre les initiales seulement.

N'oubliez pas que les participants n'avaient que quelques minutes pour se commettre. Ils ont écrit rapidement, notant des fragments d'idées, explorant des pensées sous forme de textes continus sans alinéa, dessinant des cochons — ils étaient très occupés. En outre, nous étions encore à trente minutes de la

pause-café de l'avant-midi. Imaginez de quoi avait l'air l'écriture. (Les déchiffreurs du temps de la guerre à Bletchley Park l'ont eu facile comparativement aux quelques énigmes que nous avons résolues. Nous espérons avoir réussi à bien rendre le tout.)

J'adresse des remerciements au Ltv Melissa (Vanhorn) Roach pour avoir partagé avec moi le plaisir de lire les textes avant le dîner et de choisir les auteurs des meilleurs écrits. Nous avons jugé que le **Pm 2 Steve Govenlock** et le **Ltv Dan Salvage** avaient saisi quelque chose de

très particulier dans leurs textes respectifs. J'espère sincèrement que vous aurez autant de plaisir à prendre connaissance de tous ces textes que nous lors de notre première lecture.



Les histoires gagnantes

Une communauté malgré tout

Puisque je suis entré dans la Marine avec peu ou pas d'expérience en génie technique, je suis heureux de constater qu'en tant que communauté du génie, nous avons la capacité de transformer des individus comme moi en professionnels instruits, chevronnés et bien informés. De plus, comme j'ai navigué sur la côte ouest et que je me suis ensuite rendu sur la côte est, j'ai pu constater que notre communauté, malgré les distances, les charges de travail et les autres facteurs, demeure malgré tout une communauté, unie par les similarités que l'on trouve dans le secteur, dans la profession et dans la formation, mais unie aussi par les différences, les expériences, les opinions, etc. Chauffeur et fier de l'être. — **Pm 2 ERA Govenlock**

Le jour où l'OTAN a failli disparaître

Imaginez... Il y a à peine quelques semaines que je suis à bord en tant que nouvel officier ingénieur. L'équipage est fantastique, le Chef des machines est génial et le matériel fonctionne comme un charme (ou presque). Une grosse journée en vue : 50 commandants de l'OTAN (dont le Chef d'état-major de la Défense) montent à bord pour passer une journée en mer. Pas de problème... le matériel est en bon état... pas vrai?

Imaginez... en détails. Une heure avant le départ : « Problème mineur avec le groupe Diesel n° 4, Monsieur ». D'accord, on peut s'en passer. Trente minutes avant le départ : « Problème majeur avec le groupe Diesel n° 2, Monsieur ». Merde! D'accord, on peut se débrouiller. C'est le temps d'informer le commandant que nous avons perdu deux groupes Diesel (un et demi en fait, mais il n'a pas besoin de connaître tous les détails pour l'instant). Dix minutes plus tard : perte du groupe Diesel n° 1. « C'est une blague ou quoi! » La situation est surréaliste. Je dois rester calme. Les commandants (50) viennent de monter à bord. On peut partir? Bien sûr! On a la moitié d'un groupe Diesel! Seuls les faibles ont besoin de redondance et de puissance excédentaire!

Alors nous partons... les doigts croisés! Avons-nous eu besoin d'assistance? Eh non! Bien que la possibilité soit venue sur le sujet.

Le soir venu, les commandants avaient passé une charmante journée. Étonnamment, nous avons réparé les autres groupes Diesel une demi-heure après notre retour. Ai-je une morale à exprimer? Je vais essayer même s'il ne me reste qu'une minute pour écrire. Faites confiance à votre équipe et elle vous aidera à accomplir n'importe quoi. C'est ce que j'ai appris au cours de mes premières semaines en service et je m'en souviendrai tout au long de ma carrière. — **Ltv Dan Salvage**

Comités

Tout le monde devient frustré lorsqu'il est question de comités. En fait, ce que je veux dire c'est : pourquoi devenons-nous tous frustrés pendant au moins deux mois seulement parce qu'à la fin quelqu'un pourra nous serrer la main et nous dire que nous avons réussi?

Récemment, je me suis rendu compte que ces comités étaient l'une des choses les plus bénéfiques que l'instruction navale avait à offrir (alors encore une fois j'ai passé devant tous les comités auxquels je devais faire face). Il y a quelque chose de spécial dans le fait de se tenir devant un commandant et prouver que nous possédons vraiment notre sujet.

Le Capc Bellas, Formation maritime, a été assez aimable pour accepter d'être

mon examinateur en préparation de mon passage devant le comité des chefs de services. Quand je l'ai su, je suis devenu dingue. Je veux dire — tout le monde sait que la formation maritime peut vous avoir à l'usure. À la fin, après 3 heures et demie exténuantes dont je n'ai rien retenu de la majeure partie, le président ainsi que tous les autres membres du comité se sont levés et m'ont serré la main.

Mais en vérité qu'ai-je vraiment gagné de tout ceci? Ce comité m'a donné la capacité de tenir mon bout devant un groupe de très bons techniciens, de plaider ma cause et de me justifier auprès d'eux... une précieuse aptitude qui pourra servir dans un avenir pas très éloigné. — **Ltv Adrian Mascarenhas**

Toc-toc

Je me souviens d'un voyage mémorable effectué à bord du NCSM *Vancouver* en 1995 pendant lequel nous avons entendu un bruit métallique troublant et inexplicable dans l'engrenage de connexion transversale. Ce bruit était bien net malgré de nombreuses actions de centralisation des embrayages et n'avait jamais été entendu auparavant par aucun membre du personnel des services techniques. Après une recherche en mer à n'en plus finir pour trouver la nature de la défaillance, j'ai décidé de signaler le problème aux autorités de 2^e et 3^e niveaux par l'entremise d'un rapport de défaillance opérationnelle (OPDEF) et chercher à obtenir des informations et des conseils pour m'aider à régler le problème.

Après délibération, le vérificateur d'engrenages d'Esquimalt a été dépêché à Sydney, en Australie (rien de moins), pour nous rencontrer et nous demander d'ouvrir le système de transmission afin de l'inspecter et de régler le problème. Finalement, après avoir ruiné tout notre séjour à Sydney à rester à quai à peiner et à se gratter la tête, nous n'avons pas réussi à résoudre le problème. Le bruit de cognement est resté et on a conclu que c'était la signature de ce système particulier. Pas très satisfaisant en termes de signature de bruit acoustique, mais mon ami et vérificateur d'engrenages Dick Mills ne s'est pas plaint de la situation, étant donné qu'il a pu profiter d'un bref voyage en Australie! — *Capf AG deRosenroll*

Le jour le plus intéressant de ma carrière dans la Marine

Un jour à bord de l'USS *Abe Lincoln*, alors que j'étais affecté au NCSM *Protecteur*, une occasion de « métissage » permettant d'aller à bord du porte-avions, s'est présentée pendant un exercice naval multinational du Pacifique (RIMPAC). Il suffit de dire que je me suis porté volontaire.

Un court voyage en *Sea King* et le contingent canadien est arrivé, a été accueilli et a été très impressionné. Nous avons eu l'impression d'être tout petits et insignifiants lorsque nous avons posé les pieds pour la première fois sur le pont, et ce, seulement pour être vus du personnel (outre nos accompagnateurs) et ensuite amenés sous le pont.

On nous a montré tellement de choses, à partir des stations de télévision jusqu'au « Air Boss » (directeur de vol), mais la chose la plus inoubliable aura été les opérations aériennes – à partir de la « ligne ». Nous étions sur une ligne jaune à environ 30 pieds de l'avion prêt à décoller.

Ces avions étaient ce qu'il y avait de mieux dans la Marine. Il y avait des F18, F15, Hawkeye, Corsair, etc., et nous regardions le personnel de piste et les pilotes répéter leurs processus — les signaux, les chemises de différentes couleurs, le bruit, de vraies bombes à explosif brisant au ventre des avions — et la meilleure partie était encore à venir : le décollage.

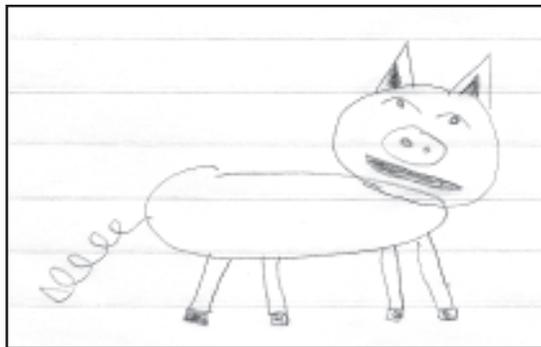
Nous avons pensé que rien ne pouvait être aussi impressionnant. Imaginez que vous vous teniez à côté d'un avion à réaction qui passe à moins de 15 pieds de vous.

Une fois l'avion passé, le bruit de tonnerre se poursuit jusqu'à ce que l'avion soit en vol. Terriblement impressionnant!

Nous avons passé le reste de la journée à revoir et ressasser dans nos têtes ce que nous avons vu sur la grande « surface plane ». Quelques bibelots achetés à la cantine/boutique de souvenirs et retour au ravitailleur de navires de guerre. WOW! — *Al Butler*

Mon expérience la plus mémorable

Il s'est agi de l'affectation qui a changé l'orientation de ma carrière jusqu'au titre d'officier des services techniques de la Marine. Au mois d'août 1997, j'ai été affecté au NCSM *Provider* pour entreprendre une formation de chef de service. En fait, c'était la deuxième fois qu'on m'affectait à un navire pour suivre une formation de chef de service, mais pour diverses raisons cela n'avait pas fonctionné la première fois. Qu'est-ce qui faisait que cette fois ce serait différent? Eh bien, sept années d'expérience et de maturité supplémentaires (plus l'ar-



Ainsi qu'était avec le porc ?

rivée de deux enfants dans l'interim) ont eu un effet positif. Mais ce sont la créativité dans le travail d'équipe et la culture positive privilégiées à bord du *Provider* qui ont eu le plus d'impact. Mon superviseur immédiat — l'officier des services techniques — ainsi que le cmdt, le cmdt en second et les innombrables officiers et MR ont tous contribué à créer un environnement d'apprentissage favorable à ce que je devienne un officier des services techniques de la Marine, mais plus important encore, ils m'ont permis d'acquérir les qualités, l'attitude et les caractéristiques que je m'emploie à transmettre aujourd'hui. — *Capc Andrew Bellas*

Servir son pays

La possibilité de rencontrer des gens différents, de visiter des pays lointains,

de suivre une formation unique et d'acquérir des connaissances particulières que je n'aurais pu obtenir dans le monde civil. De plus, le fait de porter un uniforme de la Marine canadienne m'associe avec un groupe de personnes dont le but est de servir son pays et le peuple canadien, jusqu'à mettre leur vie en jeu s'il le faut.

J'ai rencontré une femme — une préposée à l'enregistrement des bagages — dans un aéroport, il y a quelque temps déjà. Elle m'a demandé où je m'envolais et je lui ai répondu que je me rendais à Victoria. Elle m'a ensuite demandé pourquoi. Et qu'est-ce que j'allais y faire? J'ai répondu que je travaillais dans les Forces canadiennes et elle a commencé à me remercier. Sur le coup, j'ai été très touché... en pensant à tous ceux d'entre nous qui servaient à l'étranger... — *Anonyme*

Les joies du « volontariat »

En 1982, les navires de la flotte de la côte ouest, aussi connue à ce moment-là comme l'escadron d'entraînement maritime, appareillèrent pour le Pacifique Sud. Les navires *Qu'Appelle*, *Yukon* et *Mackenzie* allaient traverser le Pacifique Sud en portant haut les couleurs du Canada, en route vers Brisbane où devaient se tenir les Jeux du Commonwealth.

Pour le jeune stagiaire que j'étais à l'époque, ce fut la plus belle expérience de ma vie. « Voir le monde » comme la publicité l'annonçait au centre de recrutement. Oui, on disait bien la vérité à cet égard.

Souvent, lorsque nous faisons escale, les jeunes officiers avaient pour tâche de divertir les invités lors des cocktails officiels. Cette tâche était rarement considérée comme un privilège étant donné que les invités étaient généralement des personnes âgées et terriblement ennuyantes. Aussi, lorsque le cmdt en second est venu demander s'il y avait des volontaires (en réalité des « préposés aux personnes âgées ») à Brisbane, nous avons tous baissé la tête en espérant ne pas être désignés pour l'« événement spécial » qu'il avait en tête.

Ce que nous ignorions, c'est qu'il s'agissait de servir d'escortes pendant le Concours de Beauté Miss Queensland. Une tâche plutôt agréable et certainement l'une de celles dont je me souviendrai toujours. — *Anonyme*

Inspiration et changement

Considérant mon peu d'expérience militaire je ne me souviens pas d'un moment particulier plus extraordinaire que d'autres. Cependant, je suis en mesure de voir comment les militaires peuvent être inspirés et changer de vie. Le monde militaire procure un environnement qui incite les gens à s'engager et à grandir pour être capables d'exécuter les tâches qui leur sont confiées. — *Anonyme*

Enfin utile

Ce n'est pas juste! Je ne pense pas que ma « vie en mer » ait été vraiment intéressante jusqu'à maintenant, mais peut-être devrai-je revoir mes normes après avoir récemment connu mon marathon Horatio Hornblower. Aucun brûlot espagnol pendant mon passage devant mon comité d'examen (même que je me suis débrouillé pour réaliser cette rencontre avec le comité d'ODS en étant un peu éméché; heureusement pour moi, car la source de mon affliction de la nuit dernière a également affecté tous les membres du comité qui étaient probablement dans un état pire que le mien).

Première chose à ne pas oublier : En mer à bord de l'*Iroquois*, pendant une phase VI, j'ai passé beaucoup de temps au canon. Le canon de 76 mm procure toujours son lot de sensations fortes. J'avais appris beaucoup des TECAN. Le « collecteur » continuait de provoquer l'enrayage de l'alimentation du canon et naturellement le capitaine n'était pas très content en raison de l'exercice de tir de canon à venir. Finalement, un coup tiré provoqua une énorme déchirure dans la chose — et aucun article de remplacement n'était disponible. Alors, grâce à un formidable travail d'équipes interservices, les techniciens de coque sont demeurés debout toute la nuit (en haute mer) à souder la chose. Le lendemain — nous avons fait un essai. Mais pour une raison quelconque, nous avons décidé de tirer un seul coup pour commencer. C'est pourquoi, aucune douille n'a été éjectée. Le capitaine a dit : « Quoi? C'est encore brisé? ». Je ne me souviens plus très bien. Il a regardé le chef de service adjoint hébété et j'ai fini par dire qu'il fallait tirer un autre coup pour que la douille du précédent soit éjectée. Le capitaine a souri. Le chef de service a souri. J'ai poursuivi ma journée, avec pour la première fois, le sentiment de m'être rendu utile. — *Ltv Brekke Beyer*

En route vers les collines

C'est un voyage à Hawaii qui m'est venu à l'esprit lorsqu'on nous a demandé de raconter un moment mémorable vécu dans la Marine. C'était mon premier voyage à Hawaii et j'étais très excité, pour ne pas dire plus. Ce qui me rendait aussi excité était le fait que je m'étais récemment acoquiné avec quelques membres de l'équipage qui étaient des fanatiques du vélo de montagne. Ce groupe de gars et de filles m'avait gentiment fait connaître quelques pistes cyclables locales à Victoria et je me suis épris fortement de ce nouveau sport.

Aussi, lorsque le temps est venu de se préparer pour le déploiement à l'étranger, j'ai été agréablement surpris de constater que nous avions la permission d'amener nos bicyclettes ainsi que l'équipement connexe pour le voyage. J'étais très excité, pour ne pas dire plus. L'idée de pouvoir pratiquer le vélo de montagne sur une île comme Hawaii, avec son paysage aride et diversifié, était revivifiant et j'étais véritablement impatient de poser le regard sur Waikiki. — *Ltv Brennan Blanchfield*

Théorie utile

Nous étions en train d'effectuer un étalonnage de pointage pré-action de notre système d'armes de combat rapproché (CIWS) dans la zone de tir au large des côtes de Tofino, en Colombie-Britannique. Nous avons seulement tiré quatre coups sur la cible avant qu'elle ne doive retourner à sa base. J'étais assis dans la salle de commande locale du système d'armes de combat rapproché avec un spécialiste de la maintenance quand, après le deuxième coup tiré sans que le système ne l'accroche, le capitaine est descendu nous voir. Il était visiblement contrarié parce qu'il pensait que notre arme éprouvait un sérieux problème (mécanique).

Après que nous nous soyons creusé la tête pour trouver la cause du problème, j'ai remarqué que la vitesse minimum de l'objectif était réglée juste au-dessus de la vitesse à laquelle je croyais que la cible pouvait se déplacer. J'ai alors recommandé d'abaisser la vitesse minimum et le tir suivant s'est déroulé sans incident. Avant de quitter la salle de commande, le capitaine, affichant un large sourire, m'a décerné un Bravo Zulu pour ma contribution. Avant ce jour-là, je n'avais reçu qu'une formation théorique et j'ai été heureux de pouvoir mettre mes connaissances en pratique. — *Ltv Cameron Fancey*

Mon premier jour en mer à bord de l'*Oriole*

Mon ami et moi avons eu la chance de ne pas avoir à suivre le cours de français après avoir terminé notre cours de premier dirigeant (PD) puisque nous avions déjà une assez bonne connaissance de cette langue. C'est pourquoi nous nous sommes retrouvés à bord de l'*Oriole*. Tout le reste de l'équipage était composé de Francophones qui attendaient le début du cours d'anglais.

Une semaine plus tard, nous partions pour notre premier jour en mer. Une première pour tout l'équipage. À un moment donné, est venu le temps de régler les voiles. Le maître d'équipage nous a assignés à nos postes et nous a ordonné de pousser et de tirer. Une fois satisfait du réglage des voiles, il a crié : « AVAST ». Ni les Francophones ni les Anglophones n'avaient entendu ce mot auparavant. Nous avons pensé qu'il avait dit FAST. Aussi, plus il criait fort le mot AVAST, plus vite nous tirions!

Il a finalement crié : « STOP! AVAST veut dire STOP! »

Les Francophones se sont tournés vers nous et ont dit que nous aurions dû leur faire part de la signification de ce mot. Nous leur avons répondu que ce mot nous était inconnu. — *Constantine Angelopolous*

Frasques en mer

L'Ingénieur-mécanicien et l'Officier d'approvisionnement ont eu une dispute au cours d'un long déploiement. Lors d'un transport de matériel nucléaire, biologique et chimique (NBC), pour lequel l'officier d'approvisionnement était requis, l'Ingénieur-mécanicien a saisi l'occasion pour lui jouer un tour. Il a emprunté un ballon-sonde météorologique au TEC MET et l'a mis dans la cabine de l'Officier d'approvisionnement. Il a enlevé le panneau de ventilation de la porte de l'O Appro, ce qui lui a permis de remplir le ballon avec de l'air et de la poudre pour bébés en gardant la porte en position fermée. Il a replacé le panneau et a attendu le retour de l'O Appro. Ce dernier est arrivé et a constaté qu'il ne pouvait pas accéder à sa cabine. N'étant pas Ingénieur-mécanicien, il a pensé que le gros ballon en était la cause et que la seule manière de résoudre le problème était de le crever... — *Ltv Craig Marsh*

Exercice Cadoozle*

Dans certains endroits du golfe Persique existe un incroyable phénomène bioluminescent. Mon souvenir le plus précieux de mon séjour dans la Marine se rapporte à ces nuits passées dans le golfe Persique, en poste dans le noir alors que l'océan fourmille d'animalcules rayonnant de vert tout autour de moi. Aussi, de voir les dauphins — rapides formes noires fendant l'eau comme des torpilles vivantes, jouant avec le navire, plongeant profondément en dessous de nous, puis de regarder leur ascension interminable jusqu'à ce qu'ils explosent glorieusement à la surface. C'est une vision difficile à décrire, mais impossible à oublier. — *Capc Dan Horan*

[* « Cadoozle » est le nom des crayons utilisé par les auteurs pour cet exercice. — Ed.]

Mon histoire de marin favorite (en 5 minutes)

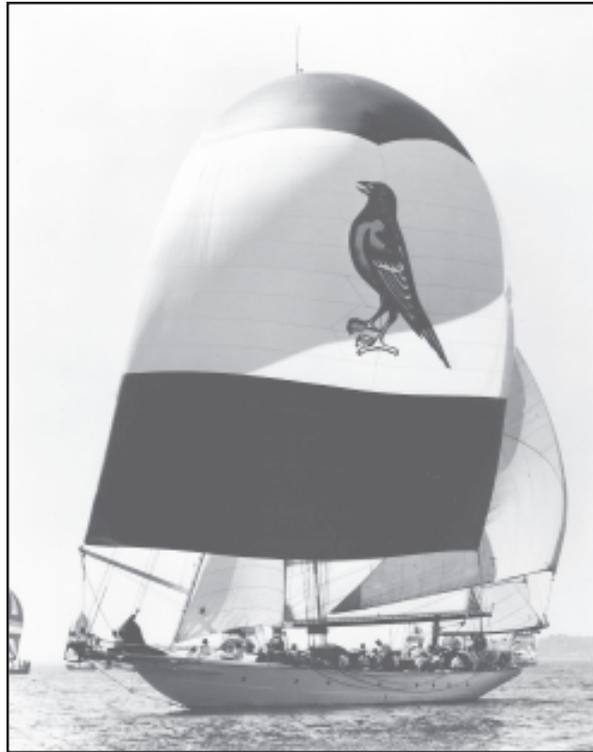
Lorsque les gens apprennent que je suis dans la Marine, ils sont toujours fascinés et curieux de savoir ce que j'y fais. Aux curieux qui se posent cette question, je réponds poliment que je suis « Ingénieur des systèmes de combat ». J'attends le temps qu'ils puissent traiter l'information, puis inévitablement, on me demande en quoi cela consiste. Je leur dis alors d'imaginer un paquebot de croisière naviguant près d'un navire de guerre et que je prends simplement soin de tout ce qu'il n'y a pas sur le paquebot et qui se trouve sur le navire de guerre, les canons, les missiles, les sonars, les radars géants, les ordinateurs, etc.

Mais les plus curieux ou tout simplement ceux qui veulent vraiment engager la conversation diront inévitablement : « Hey, tu dois avoir des histoires à raconter. Quelle est la chose la plus cool que tu as faite dans la Marine? » Même si je réponds toujours la même chose, chaque fois, je marque un temps d'arrêt (pour l'effet dramatique) puis je dis : « Eh bien ! À ce moment-là nous naviguions sur une mer démontée en route pour Hawaii et alors que le navire s'engageait dans un port, la sangle qui maintenait le photocopieur a lâché et ce dernier s'est envolé vers moi et quelques autres

gars... Alors, ma revendication à la gloire est d'avoir joué à éviter-le-photocopieur. » — *Ensl Dany Normandeau*

Pour servir vous devez être brave

Ma plus belle expérience dans la Marine, je l'ai vécue lors d'une escale dans un port des Bermudes, notre navire accosté le long d'un paquebot de croisière transportant 1 000 célébrités, dont 906 merveilleuses créatures féminines. Étant de gentilshommes de devoir et voulant montrer le meilleur de l'hospitalité cana-



NCSM Oriole

dienne, nous avons naturellement voulu les inviter à une petite réception somptueuse dans le carré des officiers. Ce sont les officiers subalternes qui ont eu la tâche de lancer les invitations.

Mais comment faire parvenir les invitations alors que n'étions pas autorisés à nous rendre sur le paquebot. Nous avons fini par rencontrer le directeur des activités sociales sur notre passerelle d'embarquement et ce dernier s'est révélé être lui-même fils d'un capitaine des Forces navales des États-Unis.

Il a offert de distribuer nos invitations à la condition de pouvoir inclure quelques membres de son personnel, ce à quoi nous avons accepté avec joie après avoir pris connaissance de ses titres de

créance. De retour à notre navire, nos camarades du carré des officiers se sont montrés moins qu'impressionnés par l'abandon apparent de notre tâche et ont commencé à s'inquiéter du déroulement de la soirée.

Eh bien, l'heure convenue est arrivée et la réponse a été impressionnante. En cet instant, nous sommes devenus les héros de tout le navire. Cet événement m'a appris que pour servir vous devez être brave, vous attendre à devoir faire face à la critique et qu'avec un peu de chance et l'intervention du destin vous pouvez atteindre des sommets invraisemblables. Cela et connaître l'audience cible. — *Capc Dave Benoit*

Un funèbre corbeau noir

Mon moment le plus mémorable est survenu lorsque je suis arrivé à Cornwallis, en Nouvelle-Écosse, et que j'ai vu les mots « Learn to Serve » (Apprendre à servir) près d'un sinistre corbeau noir. Depuis ce temps, ce souvenir me revient régulièrement en rêve.

C'était un moment des plus déconcertants durant une période où un vieux maître de 1^{re} classe nous criait d'abandonner nos manières, nos sarcasmes et nos bonnes impressions à l'entrée principale, où ils attendraient que nous les récupérions 10 semaines plus tard si nous avions été assez chanceux d'être promus en même temps que notre groupe initial.

J'ai vite compris ses motifs quand il a expliqué qu'il utiliserait ces 10 semaines pour nous façonner à sa manière et que lorsqu'il en aurait fini avec nous, nous serions devenus des citoyens exemplaires d'une grande nation.

Je me souviendrai toujours de ce moment avec la certitude qu'il a atteint son but au cours des 10 semaines qu'il nous a eus sous sa gouverne. Pour la plupart d'entre nous qui sommes encore des militaires actifs, peu chérissent la leçon de cette terrible journée du mois de février 1987. — *Capc DJ Perron*

Sortie du bureau

En tant qu'architecte naval travaillant pour l'UK MOD, la plus grande partie de mon travail se passe devant un ordinateur à regarder des tableurs Excel, à exécuter des programmes d'ordinateur — vous voyez le tableau.

Le moment le plus intense et le plus enrichissant que j'ai connu jusqu'à maintenant dans ma carrière est survenu le jour où j'ai pu m'échapper du bureau avec la tâche de procéder à une « plongée d'assiette » durant les heures de flotte du SSBN-07 — NSM *Vigilant*. Une plongée d'assiette est un essai technique conçu pour s'assurer qu'un sous-marin est capable de plonger et de faire surface en toute sécurité lorsqu'il est en mission. J'avais calculé et surveillé les changements survenus dans le grand ballast du sous-marin à la suite d'une modification technique importante. L'essai devait servir à vérifier si mes calculs étaient exacts!

Durant tout l'essai (environ 24 heures), j'ai été chargé de faire plonger le NSM *Vigilant* en mode statique sécuritaire, puis contrôlé. En réalité, j'ai été aux commandes du sous-marin pendant une courte période de temps — mes ordres étaient transmis par le capitaine.

Quelle chance d'être dans cette situation. L'essai a montré que le ballast répondait très bien. Le *Vigilant* prenait la mer deux jours plus tard. — **Gordon Mailer, officier d'échange du CRCN**

OK...D'accord... pas beaucoup de souvenirs mémorables...Pourtant...

Quart de périscope quelque part au milieu de l'océan Atlantique. Seul le périscope de veille est sorti, avec sa vision entrecoupée de l'horizon grâce à sa rotation de 360°. La vue à partir de la colonne du périscope donne l'illusion de voler lentement au ras des flots. Soudain, une bande de dauphins surgit autour de la colonne et passe les 20 prochaines minu-

tes à jouer dans les vagues autour du sous-marin immergé. C'était un moment exceptionnellement tranquille passé en mer qui m'a presque fait oublier que j'étais dans un caisson sentant le ranci naviguant sous l'eau. — **Ltv Chris Horsman**

Tel père, tel fils

Lorsque j'ai été promu Capc, on m'a chargé d'une importante fonction dans notre carré des officiers. Comme le voulait la tradition en ce temps-là au carré des officiers, on m'a arraché ma chemise à un moment donné et on a versé un liquide très fortement alcoolisé sur ma poitrine. Le gentleman à côté de moi a tendu le bras en tenant un briquet et a fait flamber ma poitrine. Deux sous-officiers

ment mémorable après 11 mois et demi à recouvrer les morceaux de l'avion — est celui d'avoir eu la chance de participer à la commémoration du premier anniversaire de l'écrasement et de rencontrer toutes les familles des 129 disparus. La commémoration a eu lieu durant la soirée du 2 septembre; à 22 h 31, le carillon d'une unique cloche a sonné à la citadelle d'Halifax en créant un incommensurable et tangible sentiment de perte et de chagrin.

Le moment agréable a été la période qui a suivi, tout de suite après, lorsque nous avons pu rencontrer les familles et les proches des disparus et nous mêler à eux. J'ai pu calmer leur esprit et soulager leur peine en leur racontant nos recherches et la dignité et le soin que nous avons mis à récupérer leurs êtres chers. Ces derniers n'avaient pas souffert. — **Pm 2 Kent Wilkins**

L'événement le plus significatif?

Il est parfois difficile de décrire en quelques mots le moment le plus important d'une carrière. En premier lieu, il faut choisir le PLUS significatif. Est-ce le fait d'avoir obtenu un certificat de compétence? Est-ce le premier jour passé sur un navire en tant qu'OM?

Est-ce notre dernier jour en mer sur notre dernier bateau? Où commencer?

Peut-être vaut-il mieux être tout simplement reconnaissant pour tous les bons moments; tous les camarades de bord passés et présents, tous les événements qui, mis ensemble, nous donnent l'impression que notre séjour dans la Marine a été déterminant, que ça en valait la peine et que vous y avez laissé une marque positive. Quelque chose qu'on ne peut séparer de ce que nous sommes ou de ce que nous sommes devenu. Prêt? oui prêt! — **Karel Heemskirk**

Chine

En 1983, la flotte du Pacifique navigait sur cet océan jusqu'à des côtes où les humains du monde libre n'avaient pas mis les pieds depuis de nombreuses



Mt. Fuji par Katsushika Hokusai

qui se trouvaient dans le carré au même moment, voyant ce qui m'arrivait, ont agrippé le gentleman au briquet, mais le cmdt en second est intervenu rapidement et a dit que c'était OK, qu'après tout « le Pm Whalen était mon père. »

Quelques années plus tard, à la prise de retraite de mon père, j'ai eu l'occasion de lui remettre un cadeau. Alors que je lui tendais son cadeau, j'ai sorti un pistolet à eau de ma poche, puis l'ai bien douché en lui annonçant que cette fois-ci j'étais prêt. — **Cdr Jeff Whalen**

Dignité et attention

La chance d'être un membre de l'unité de plongée de la flotte le jour où le vol 111 (Swiss Air) s'est terminé dans l'eau. Le plus beau moment — ou le mo-

années. Notre arrivée en Chine communiste a été ressentie comme si nous recillions nos montres de 30 ans. Des locomotives à vapeur et beaucoup d'autres articles de la vie quotidienne en Amérique du Nord dont nous avions pris connaissance dans les livres d'histoire ou dans les histoires de nos grands-parents. Pas de réfrigération. Des morceaux de viande suspendus aux façades de magasins, transportés dans des camions ouverts sur un lit de sciure de bois. — **Ken Ross**

Détergent anglais

À titre d'Officier mécanicien de Marine de première classe, j'ai eu la chance d'aller en Angleterre avec mes compagnons mécaniciens pour y suivre un cours de formation professionnelle d'une durée de six mois. Avant de partir, les classes précédentes ont mis par écrit et distribué une liste de choses à faire, de choses à apporter et de choses différentes de celles qu'on retrouve en Angleterre. Une des choses qu'on nous disait d'apporter, c'était du savon à lessive.

Eh bien! vous ne pouvez apporter une provision de savons pour six mois, vous finirez par en manquer. Nous étions deux à partager la même bouteille et, celle-ci une fois vidée, nous sommes allés au marché de fin de semaine pour en acheter une autre. Nous avions pris l'habitude d'acheter la marque peu dispendieuse avec l'image de la femme courant en plein champ dans une belle robe blanche.

Après quelques mois de cette routine, j'ai remarqué que mon uniforme n'était jamais aussi blanc que ceux des autres et que de petites taches s'y étaient formées. Comme il dégageait une odeur de propre, je ne m'en faisais pas trop. Je frottais les taches avec du savon et le lavais à nouveau. Cela a duré quelques semaines et mes vêtements continuaient à ne pas être aussi blancs que ceux des autres confrères de classe. Nous avons changé de savon avec le même résultat.

Après deux à trois mois de ce régime, j'ai commencé à avoir de petites éruptions cutanées très bizarres. J'ai pensé que c'était probablement dû à une réaction à l'eau et au savon et que ça partirait tout seul. Puis, nous avons encore manqué de savon et nous avons demandé à deux de nos amis d'en acheter pour nous. Quand l'une d'elles a pris celui que nous achetions toujours, la personne qui l'accompagnait lui a demandé pourquoi elle prenait l'adoucissant et elle a répondu que ce n'était pas un adoucissant,

mais le détergent que les garçons utilisaient tout le temps. Eh bien non. Dans les petites écritures de la bouteille, on pouvait lire : « adoucissant ». [*@#%!] Lorsqu'elle nous en a révélé qu'au cours des deux derniers mois nous avions lavé nos vêtements avec de l'adoucissant, vous pouvez imaginer à quel point nous nous sommes sentis stupides.

Heureusement, après avoir lavé nos vêtements avec un vrai détergent à lessive les taches et les éruptions cutanées ont fini par disparaître, confirmant ainsi notre stupidité. La partie la plus drôle de toute cette histoire est qu'au cours des dernières semaines on avait mis un écriteau à côté de la laveuse qui disait : « Ne mettez pas d'adoucissant dans l'orifice réservé au détergent. Cela obstrue et brise la laveuse ». Et je me souviens très bien d'y avoir déversé mon « savon » et de m'être dit : « Quelle sorte d'idiot irait mettre de l'adoucissant dans l'orifice à détergent de la laveuse. » — **Ltv Larose**

Sous le pont

Semaine de la flotte en 2005, un groupe opérationnel naval du Canada entre au port de San Francisco à la suite d'un contingent américain. Le NCSM *Vancouver* approche du pont Golden Gate avec l'équipage dans sa tenue d'apparat blanche, rassemblé pour un défilé naval. La flamme de guerre du navire bat fièrement et vigoureusement au mât. Au moment du passage du navire sous le pont, un membre de la compagnie en tenue de kilt souffle hardiment dans sa cornemuse pour faire retentir les notes de *Scotland the Brave*. Nous entendons les bruyants vivats des spectateurs amassés sur le pont. Les habitants de San Francisco semblent beaucoup apprécier le spectacle. C'est avec une grande fierté que l'équipage navigue vers une visite agréable à ce port. — **Ltv LeBlanc**

Mon temps en cale sèche

C'est l'été 2000. Mon navire part en réparation et je sais que je dois trouver quelque chose d'autre à faire que de rester assis dans le bureau côtier. Je me suis donc porté volontaire pour aller travailler à l'unité de plongée. À la première unité de plongée de la flotte, j'ai vite commencé à me fatiguer des activités quotidiennes. Je cherchais quelque chose de plus excitant. J'ai posé des questions à mon ami à propos de deux moteurs diesel qui attendaient dans l'atelier. Il m'a répondu qu'ils étaient là depuis deux ans. Les moteurs étaient

démontés en centaines de morceaux mélangés ensemble et éparpillés dans différents bâtiments autour de l'UPF. C'était un défi parfait pour moi. J'ai passé des mois à remonter les moteurs. J'ai fini par y arriver. — **Ens1 Leblond**

La marche forcée sur le mont Fuji

Au cours de mes onze années dans les Forces navales du Canada j'ai vécu de nombreuses expériences qui sont restées gravées dans ma mémoire, mais l'une d'elle revient plus souvent que les autres. En 2002, j'étais en mission dans le golfe Persique à bord du NCSM *Ottawa*. Lors de notre voyage de retour nous avons fait escale dans le port de Yokosuka, au Japon. Notre trop ambitieuse agente de liaison portuaire avait établi une longue liste d'activités pour garder l'équipage occupé, mais sa principale sortie consistait à amener un groupe faire l'ascension du mont Fuji.

Je n'étais pas tellement intéressé par ce voyage, mais notre amie manquait de volontaires, et un collègue Ingénieur mécanicien et moi nous sommes proposés pour la secourir. Elle nous avait assurés que ce serait une excursion pépère, puisque son oncle l'avait faite plusieurs fois alors qu'il était dans la soixantaine.

La veille de notre départ, nous avons passé une merveilleuse soirée au Bavarian Beer Hall à Tokyo. Nous sommes retournés au navire vers 1 h du matin et à 2 h 30 nous étions dans l'autobus pour le mont Fuji. La marche forcée du mont Fuji a débuté à 5 h 30. Nous en avons eu plus que nous pouvions en prendre. Six heures plus tard, deux officiers fatigués, malades et ayant mal aux cheveux atteignaient le sommet. Nous avions été doublés par des écoliers et des personnes âgées. Malgré cette fausse note, j'ai passé un moment très agréable! — **Ltv Daniel Lougheed**

Tour complet

Ma présence devant mon comité de révision de l'instruction pour mon certificat de compétence au titre de Maître de 1^{re} classe. Le CRI a duré une bonne journée et demie. Je suis maintenant Maître mécanicien de la salle des machines de la flotte de la côte Ouest, chargé de voir à ce que la FCE du personnel en mécanique navale progresse de façon opportune et suis aussi responsable de la convocation des CRI au nom du cmdr. — **L.J. Denning**

Huit heures, Monsieur

Tradition navale. C'est une activité quotidienne pour ceux d'entre nous qui ont répondu à l'appel de LA MER. Tous les matins, qu'il pleuve ou qu'il fasse beau, commencent avec cette phrase : « Il est huit heures, Monsieur ». C'est ainsi que par un matin brumeux du mois de février dans le port d'Esquimalt à bord du NCSM *Oriole*, mon ami de quatre semaines a eu la tâche, en tant que jeune officier naval, de lever le drapeau. « Exécution! » *Ding Ding, Ding Ding...* « Donnez le signal du sifflet ».

Le drapeau monte... Oh! oh! le drapeau ne monte pas! Apparemment, le jeune aspirant n'a pas bien compris le mécanisme de cordages et de poulies.

Quelqu'un a crié : « Ne laisse pas tomber le drapeau! ». Bonne réaction de mon ami, le drapeau est à mi-mât.

« C'est le mieux que je peux faire, Monsieur... »

« Continuez! » a été tout ce qu'il a réussi à dire. — *Slt Lucas Pang*

Le défi de raconter une histoire en neuf minutes — ma meilleure expérience dans la Marine

Une question intéressante... J'imagine que lorsqu'on fait un retour sur une carrière qui s'étend sur plus de 20 ans, il y a des faits qu'on a plaisir à se remémorer et d'autres moins. Un grand nombre de faits marquants de ma carrière se rapportent à des ports étrangers, de bonnes rations de rhum et (en rétrospective) à des prises de décisions souvent très douteuses. Ces derniers faits font naturellement partie des meilleurs souvenirs et valent plus que la douleur et l'inconfort habituels qui s'ensuivaient.

Quant à un niveau plus professionnel, je me souviens que la plus belle expérience navale que j'ai vécue (jusqu'à maintenant) a été une semaine passée à bord du FGS *Köln*, un navire de guerre allemand. C'était dans le cadre d'une affectation de l'OTAN dans le Nord à titre de membre d'équipage du NCSM *Nipigon*. J'ai eu la chance d'être sélectionné pour un « métissage » (occasion de familiarisation).

En tant que jeune Architecte naval habitué aux installations de chaudières Y-100 ainsi qu'aux armes et aux capteurs des années 1960, un navire construit dans les années 1980 avec des turbines à gaz, des missiles et des systèmes de communication modernes constituait un

énorme changement. J'étais assez fasciné par tout cela, surtout par la conduite de leurs opérations, comme celle du RASing. Cela étant dit, la meilleure partie de cette expérience a été de me retrouver dans un environnement très étranger, mais en même temps assez familier. Les marins allemands ont toujours été polis, intéressants et ont pratiqué le plus possible leur anglais. Nous avons eu des conversations intéressantes à n'en plus finir et je suis revenu avec beaucoup de bons souvenirs (pas tous fanés pour une fois), un grand respect pour leur professionnalisme et quelques nouveaux amis qui le sont encore. — *Capc Mark Russell*

Lorsque le temps semble s'arrêter

Vous avez sans doute souvent entendu parler de situations où le temps semble s'arrêter ou avoir ralenti son cours. Il arrive alors que quelques brefs instants semblent durer de longues minutes ou des heures.

J'étais l'OMR du NCSM *Calgary* dépêché dans le golfe Persique pour participer à l'Op *Apollo* (2003). J'étais sur le pont supérieur côté tribord près des entrées d'air, en train de regarder notre hélicoptère Sea King se préparant à atterrir, lorsque le pilote a décidé de survoler la hanche tribord. Je me souviens avoir regardé vers l'extérieur, avoir plongé mon regard directement dans les yeux du pilote et avoir pensé : « Oh là là! Comme il est bas et proche! »

Le temps s'est arrêté et l'événement semblait se dérouler au ralenti. Le battement des rotors semblait s'être figé comme dans un DVD avançant image par image. Comme un moment infini sur lequel je n'avais aucun contrôle. Au moment où l'hélicoptère a viré à gauche pour passer au-dessus de l'étrave et de la passerelle du *Calgary*, la vigie de tribord et moi-même avons été soumis à une pluie de débris provenant de l'une des antennes de télécommunications, désintégrée par une pale rotor de l'hélicoptère. Le pilote avait passé trop près et avait quasiment cisailé la passerelle.

Ce qui a été le moment le plus dangereux que j'ai vécu est devenu le seul moment où j'ai connu l'expérience d'un moment figé dans le temps. Nous avons été très chanceux que personne ne soit blessé. Un moment intéressant, figé dans le temps, à mi-chemin d'un voyage autour du monde. — *Capc Mark Wilson*

Des Prairies à la mer

J'imagine que la plus belle partie de mon passage dans la Marine est le détour qu'a fait une jeune fille de la Saskatchewan pour se rendre jusqu'ici.

J'ai toujours voulu être pilote. Comment aurait-il pu en être autrement alors que j'ai grandi sous le ciel panoramique de la Saskatchewan? J'ai très vite appris que j'étais myope, bien que très peu, mais assez pour que je ne sois pas admissible à devenir pilote dans les Forces canadiennes. Aussi, j'ai pris ce qui était à ma portée, sapeur de l'air. Puis, je suis allée à l'école où j'ai appris ce en quoi consistait le travail d'un sapeur de l'air et encore plus horrible qu'on me demandait de faire de l'entraînement militaire!

Dans la folle course que je devais faire pour quitter ce métier, j'ai demandé instinctivement un reclassement volontaire en G MAR. J'ai foncé sans trop savoir ce que serait la vie dans la Marine. Heureusement pour moi, mon saut aveugle dans la Marine a bien tourné. Ce n'est que bien plus tard qu'un vieux chef, un réserviste que j'ai rencontré en Saskatchewan, m'a révélé que les gens de la Saskatchewan faisaient les meilleurs marins parce qu'ils n'avaient pas peur d'un peu de travail ardu et aussi parce qu'ils avaient l'habitude de regarder le vide toute la journée! — *Ltv Melissa Sawchuk*

Ma plus belle expérience demande à être expliquée

J'aime naviguer dans des conditions de longs déploiements. Quand nous partons pendant des mois, l'équipage se soude et devient comme une grande famille. Le soutien et la camaraderie sont exceptionnels. Mais le meilleur reste toujours le retour à la maison. Si nous arrivons tôt, nous jetons l'ancre tout juste à l'extérieur du port. L'anticipation grandit en sachant que nous allons bientôt voir nos familles. Au moment de l'accostage, la fanfare joue avec grand appareil, les enfants nous acclament et nos époux sourient. Après un long déploiement, la plus belle expérience est de regarder votre famille et de voir la joie pure irradiant tout autour alors que toutes les familles sont finalement réunies! — *Ltv Melissa (Vanhorn) Roach*

Perte de maîtrise d'un Ingénieur mécanicien pendant un exercice

De retour au temps de l'escadron d'instruction quand les Ingénieurs mécaniciens de Marine apprenaient à faire

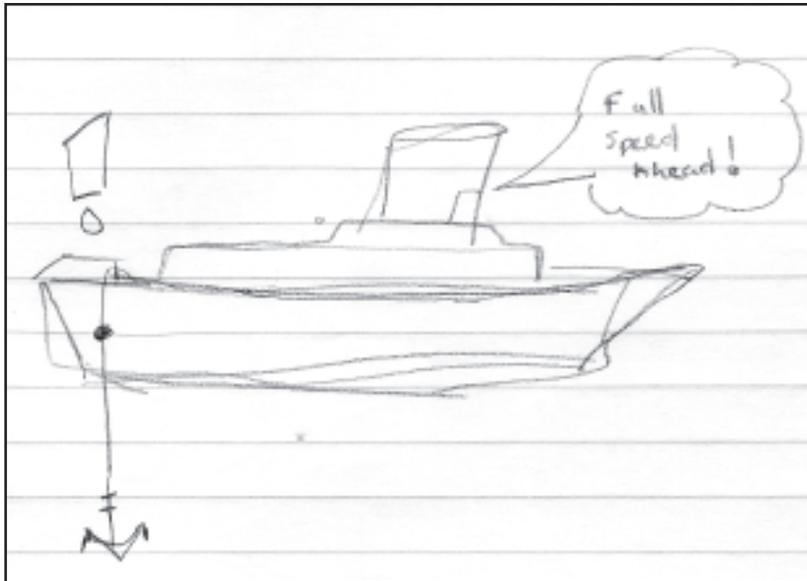
fonctionner des turbines à vapeur. L'un des derniers contrôles de rendement avant de réussir la première partie du certificat de capacité de Mécanicien de Marine devant le comité d'examen était l'exécution des exercices militaires de l'Ingénieur mécanicien de quart (IMQ) dans la salle des machines. L'IMQ ainsi que le Chef mécanicien de la chambre des machines et l'OM supervisaient les exercices.

Ce jour-là, je me sentais très confiant et j'ai bien démontré mes habiletés en exécutant les exercices de manière impeccable. Finalement, le moment du dernier exercice est arrivé. Naturellement, ce dernier n'avait pas été annoncé. L'ingénieur avait choisi une manette des gaz bloquée comme dernier exercice. Après avoir appelé la passerelle pour demander un changement de vitesse, il s'est placé près de l'admission à ouverture partielle du papillon des gaz. Je ne pensais pas à lui lorsque je me suis levé pour tourner la manette des gaz, en observant les jauges et attendant anxieusement le début de l'exercice. Soudain, le transmetteur d'ordres de conduite a demandé un changement de régime de vitesse. Au moment où j'ai agrippé la manette des gaz pour régler la vapeur de la turbine, j'ai senti que l'admission à ouverture partielle du papillon des gaz ne bougerait pas. J'ai immédiatement regardé sur ma droite et remarqué que l'OM tenait la manette. Il m'a regardé avec un air sans expression et a détourné les yeux.

J'étais contrarié et je me demandais à quoi il pouvait bien jouer. En ce temps-là, la règle d'or voulait que dans la salle des machines PERSONNE ne touche aux manettes sauf l'IMQ. Sans hésiter, j'ai attrapé un crochet à cames que j'ai utilisé pour frapper sa main. Il a lâché la manette en lançant un cri et il m'a demandé pourquoi j'avais agi ainsi. Je lui ai alors expliqué que j'avais cru qu'il avait perdu la raison et que j'avais voulu lui rappeler à qui appartenait ce secteur. — *Capf Michel Guérard*

Le programme de formation des techniciens de marine

Ma plus belle expérience dans la Marine est d'avoir eu la chance de participer au programme de formation des Techniciens de marine. En tant qu'Ingénieur mécanicien en formation (IEF), nous avions la possibilité de voir comment les diverses parties et divisions de la Marine fonctionnaient. Nous pouvions aussi séjourner sur l'une des côtes, voir les navires et passer du temps sur ces derniers. L'expérience que j'ai acquise durant le programme de formation profitera à tous ceux qui l'ont suivi jusqu'à leurs derniers postes. Elle nous aidera aussi à comprendre et à utiliser les divers



processus et procédures en place. — *Philippe Nitchuk*

Souvenirs du carré des officiers

Lorsqu'on entre dans le carré des officiers d'un destroyer canadien, on est immédiatement imprégné des 34 années d'histoire du navire : photos, souvenirs et autres bibelots sortis du passé contribuent à cette sensation. Mais le souvenir le plus marquant que je conserve des moments passés dans le carré des officiers comme chef de service est l'incroyable esprit de camaraderie qui y règne.

Lorsqu'ils sont en service, les membres du carré des officiers sont parmi les plus professionnels qu'il est possible de voir, mais lorsqu'ils se retrouvent dans le carré, c'est une ambiance chaleureuse et détendue qui flotte dans l'air. Quand le

navire part en mer pendant plusieurs mois consécutifs, on a l'impression que les membres du carré sont une grande famille. On y raconte des histoires et des blagues, on y partage un verre, des fêtes, et le temps file.

Cette ambiance, ce sont les seconds et les chefs de service qui en sont à l'origine. J'ai eu le privilège de profiter de cette atmosphère et c'est ce formidable esprit de camaraderie que je retiendrai de mes jours dans la Marine. — *Capc RA Forbes*

Un Britannique, un Canadien, un Néo-Zélandais et un Irlandais...

Lorsque j'ai suivi un cours d'application de la mécanique navale à Manadon, au Royaume-Uni, nous, les Canadiens, étions des étudiants étrangers du Commonwealth, pas vraiment des étudiants de la Marine royale, vous voyez.

Dans le cadre du cours, nous devons faire un exercice de conception et de fabrication en équipe de quatre. Mon équipe ressemblait au début d'une vieille blague : un Britannique, un Canadien, un Néo-Zélandais et un Irlandais se réunissent pour concevoir un démonstrateur de fiabilité...

Les possibilités étaient illimitées et souvent très drôles. Puisque j'étais le seul du groupe à être marié – les autres ayant été supprimés – je me sentais comme l'hôte se retrouvant généralement dans l'embarras, comme si l'Irlandais et le Néo-Zélandais se présentaient seul à la réception, mais tentaient de repartir avec les épouses des autres invités.

Nous avons travaillé comme des forçats pendant 10 mois pour concevoir un dispositif numérique très sophistiqué visant à appuyer une théorie de fiabilité. L'Irlandais avait baptisé notre dispositif « Fred » pour « F___ Ridiculous Electronic Device » (dispositif électronique diablement ridicule). Et en passant, notre enseignant l'a beaucoup aimé et nous avons eu un A. — *R.S. [Anonyme – Ed.]*

Monsieur Cox

Cette histoire s'est déroulée il y a longtemps, au camp d'instruction des recrues pour être plus précis. Avec tout le stress qui survenait quand nous devons nous réveiller, aller courir, nous laver, prendre le petit déjeuner obligatoire et nous préparer pour l'inspection, tout ça en moins d'une heure, il se produisait souvent des anecdotes amusantes.

Un bon matin, tandis que je me trouvais dans le couloir, le commandant de section s'est approché de moi après avoir inspecté ma chambre et m'a dit : « Bonjour, monsieur Cox ». Comme je ne répondais pas, il a répété : « Bonjour, monsieur Cox ». Puisque je ne répondais toujours pas, il a répété : « Bonjour, monsieur Cox », mais cette fois-ci avec impatience. Je l'ai alors regardé d'un air confus, puis j'ai jeté un oeil sur mon insigne... sur lequel il était effectivement inscrit M. Cox! Je portais une chemise cinq fois trop petite pour moi sans m'en être rendu compte. — *Capc Sébastien Richard*

Ma vie en tant que gestionnaire de carrières

Jamais je n'aurais cru devenir si populaire : il a suffi qu'un message soit envoyé et voilà que j'étais devenu gestionnaire de carrières!

Ma formation a été trop brève. Bien souvent, on me disait : « Tu verras bien rendu là » ou « Tu n'as qu'à demander à Halfkenny ». Ensuite, le téléphone s'est mis à sonner et voilà que j'avais plein de nouveaux « potes » et de « camarades de bord »! La plupart des conversations commençaient avec un échange poli et se terminaient avec un « Pendant que je t'ai au bout du fil... ». Ils n'étaient pas tous si polis.

Certains avaient des théories de conspiration bien élaborées concernant leur petite existence, alors que d'autres (du plus subalterne au plus haut gradé) avaient des requêtes qui devaient être satisfaites à tout prix. Mais, surtout, j'ai parlé à des gens; beaucoup de gens avec leurs inquiétudes personnelles, des points en commun et des histoires propres à chacun.

J'ai vraiment fait de mon mieux pour satisfaire à chaque demande. J'ai également fait de mon mieux pour être à l'écoute. Ça n'a pas été facile. J'en ai laissé tomber quelques-uns. Ma récompense, c'est d'en avoir aidé d'autres et de les avoir écoutés tous.

Un emploi formidable, un défi formidable, des gens formidables! — *Capc Rob English*

Contrôle d'identité

Cette histoire s'est déroulée à l'époque où j'étais stagiaire en mécanique navale sur le NCSM *Saskatchewan*, en 1979-1980. Je venais d'obtenir ma carte de qualification pour la chaufferie en janvier 1980 et je venais de passer de l'autre côté de la cloison lorsque mon frère jumeau est monté à bord pour obtenir sa qualification MARS IV sur destroyer. Un peu plus tard, mon frère s'est rendu dans la chaufferie et a assisté à un exercice d'alerte pour se conformer aux exigences. Après avoir fait le grabuge habituel pour tester les réactions, le Chef des machines a pris la place de l'alimenteur pour diriger les opérations et ainsi retrouver la configuration normale et passer à l'étape suivante (les manoeuvres sur le pont supérieur).

Voyant mon frère au pied de l'échelle à côté des évaporateurs, le Chef des machines lui demanda : « Monsieur, allez sur le passavant et fermez le raccordement croisé de surchauffe, s'il vous plaît ». C'est d'un air déconcerté que mon frère lui a répondu : « Bien sûr chef, mais pouvez-vous m'indiquer de quoi il est question et où ça se trouve? ». Le chef était complètement abasourdi, se disant : « Grands dieux, nous lui avons donné sa carte de qualification pour la chaufferie il y a à peine quatre semaines. Il ne peut pas avoir déjà oublié! »

À partir de ce jour, le chef ne s'adressait à moi que si je répondais à une question d'habileté pour prouver mon identité : « Vite, combien y a-t-il de tubes dans un condensateur? Quelle température et quelle pression doit avoir la vapeur surchauffée? » — *Cmdre RW Greenwood*

Mon histoire de marin préférée

Un jeune membre de l'équipage d'un certain navire qui s'était arrêté dans un port d'Espagne s'est rendu sur un paquebot de croisière qui était accosté au même port. Le jeune homme, en compagnie de ses nouveaux amis, a pris « quelques » consommations et s'est endormi. À son réveil, il a constaté que le paquebot de croisière avait quitté le port depuis un bon moment déjà.

Il s'est empressé d'aller voir le capitaine, qui a refusé de faire demi-tour. Le jeune homme a passé une semaine à tra-

vailer sur le paquebot pour payer son voyage. Lorsque le paquebot est enfin arrivé au port suivant, le jeune homme est sorti et, à sa grande surprise, a constaté qu'un autre navire de guerre (canadien) se trouvait au port.

Avant que le jeune homme parte, le capitaine du paquebot de croisière lui a donné une lettre dans une enveloppe scellée et lui a dit de la présenter à son capitaine avant de recevoir sa sentence. Le marin s'est présenté à son nouveau capitaine, qui a ouvert l'enveloppe, a souri et lui a infligé une toute petite sanction, car il avait lu que le marin avait très bien représenté les autres Canadiens en faisant son travail sur le paquebot. — *Ens1 Kevin Seidler*

Feu!

Toutes les lumières sont au vert, mes collègues s'agitent dans la salle des opérations, le système de commandement et de contrôle semble atteindre son plus haut niveau, il fait chaud dans le poste de conduite de tir, les techniciens sont à la fois fiers et nerveux. Le NCSM *Athabaskan* est sur le point de lancer deux missiles SM-2 dans les eaux des Caraïbes au large de la base navale Roosevelt Roads de Puerto Rico. En tant qu'Officier de génie des systèmes de combat, cette opération représente le point saillant de ma courte carrière. Aujourd'hui, tout le travail et les efforts faits pour préparer, vérifier, essayer et intégrer tous les systèmes de combat en mer se concrétisent. Je suis extrêmement nerveux aux côtés de mon commandant, qui est remarquablement calme et confiant.

Tout à coup, un opérateur EICM annonce qu'un missile a été lancé et l'équipe des OP DEM s'empresse d'établir que cela constitue une menace. C'est maintenant le Contrôleur d'armes par capteur qui prend les choses en main. Sur la passerelle, on rapporte que l'écouille des missiles est ouverte puis, quelques secondes plus tard, on entend depuis la salle des opérations un *swssh* intimidant mais réconfortant. On applaudit, on rapporte que la cible a été atteinte, tout le monde est heureux. L'équipe des opérations et celle des systèmes de combat sont ravies. Ce fut une expérience tout à fait incroyable et ce n'était pas la dernière. — *Capf Simon Page*

Avec mon uniforme, je pouvais accomplir n'importe quoi

À notre retour d'exercice à Farnham, au Québec, pour nous rendre au complexe MEGA, nous étions environ 200 élèves officiers et jamais un voyage en autocar ne m'avait semblé aussi bref. Comme on nous avait épuisés pendant cinq jours et quatre nuits, c'était là notre première occasion de relaxer. Tout le peloton était silencieux et la plupart d'entre nous, moi compris, avons dormi tout le long du voyage.

Dès notre arrivée, nous avons apporté notre équipement dans nos chambres et sommes allés prendre une douche pour enlever les couches de saleté, de sueur, de feuilles et tout le reste. De retour dans ma chambre, je me suis rendu compte que j'étais incapable de supporter l'odeur de mes propres vêtements que j'avais portés durant cinq jours de suite sur le terrain. C'est à ce moment que j'ai su que je pouvais accomplir n'importe quoi lorsque je portais mon uniforme, même endurer les sensations extrêmes, les entraînements difficiles et les longues périodes sans sommeil. Je savais qu'à compter de ce jour, tout serait plus facile. — *Ltv Smith*

La perte de l'innocence

L'été de 1990 a été un grand tournant dans ma vie, et pas seulement en ce qui concerne la Marine. Cette période n'a pas été des plus joyeuses, mais elle m'a certainement été profitable d'une triste façon.

J'ai 43 ans et bien que ma mémoire n'est plus ce qu'elle était, je me souviens qu'en juin ou juillet 1990, on m'a appelé pour m'annoncer qu'un de mes Matelots de 3^e classe technicien d'armes navales, le Mat 3 Comeau, avait perdu la vie dans un accident de la route. Comme j'étais son Officier divisionnaire, je me suis empressé d'aller voir les membres de sa famille avec des collègues pour leur offrir notre soutien. Nous avons ensuite assisté à des funérailles militaires et avons vécu une expérience auprès d'une famille et d'amis remarquables qui l'aimaient beaucoup.

Un mois plus tard, j'ai reçu un autre appel et j'ai appris qu'un autre de mes

Matelots de 3^e classe avait perdu la vie dans un accident tragique, le Mat 3 Bowdridge. De nouveau, nous nous sommes empressés d'aller offrir notre soutien à la famille et, de nouveau, j'ai été frappé par le courage dont elle a fait preuve et la gratitude qu'elle avait pour la vie que Bowdridge avait menée.

Quelques semaines ont passé et on m'a annoncé que nous allions être déployés dans le Golfe pour ce qui allait être appelé l'opération *Friction*. Deux semaines plus tard, après quelques tours de magie de la part de l'Installation de maintenance de la Flotte (Atlantique) (IMFCS, à l'époque) pour que nous soyons prêts rapidement, nous sommes partis.

Ce fut un été rempli de changements qui m'a laissé un souvenir durable sur la fragilité et la résistance de la vie et sur ce que l'on est capable d'accomplir lorsqu'on a besoin de nous. — *Capf SR Hughes*

Une histoire qui dure 9 minutes : ma meilleure expérience dans la Marine

J'ai eu le plaisir de travailler pour la Marine en tant que civil pendant 25 ans! J'ai eu la chance de travailler comme Ingénieur pendant ce mandat, et j'ai vécu beaucoup d'expériences d'un point de vue technique, des bonnes comme des mauvaises.

Le souvenir qui me vient à l'esprit est une mauvaise expérience : lorsqu'on a eu des problèmes techniques avec la boîte de vitesse du *Huron* et que des dommages importants ont été causés. Pour être bref, nous avons dû faire preuve d'imagination pour trouver une solution à un problème technique posant un grand défi. Nous avons pris des risques pour éviter d'autres, et nous avons finalement trouvé une solution. Au final, l'expérience s'est révélée positive.

Sans entrer dans les détails, j'aimerais souligner que cette expérience m'a fait prendre conscience à quel point les gens en général, confrontés à un défi, savent se montrer à la hauteur de la situation et faire en sorte que le défi soit relevé. J'ai profondément aimé l'expérience, bien que ce ne fût pas tout à fait le cas à l'épo-

que! J'ai négligé de faire en sorte que cette histoire soit publiée dans la *Revue du Génie maritime*, mais j'ai bien l'intention qu'elle le soit (avant ma mort!)*. — *Stephen Bobyn*

[*Nous acceptons! – Éditeur]

Bienvenue à bord

Après avoir parcouru la moitié de la planète à bord de différents transporteurs aériens pour me rendre sur mon navire dans le Golfe, j'ai dû m'arrêter dans un camp pour l'Armée de terre et les forces aériennes pendant quelques jours en attendant le bateau de réapprovisionnement qui devait me conduire à mon navire. Le choc culturel a été plus grand que ce à quoi je m'attendais, mais ce n'était rien comparativement à la chaleur intense du désert. Je vivais surtout la nuit et, le jour, je sortais rarement des édifices climatisés. J'avais très hâte de quitter le camp et de me rendre sur mon navire. Lorsque le temps de partir est venu, j'ai chargé mon équipement sur le bateau de réapprovisionnement et nous sommes partis vers mon navire. Pour des raisons de sécurité, je voyageais habillé en civil.

À mon grand plaisir, me voilà à bord de mon navire. J'ai chaud, je suis exténué et je suis prêt à réintégrer la Marine. Le capitaine m'ordonne immédiatement de mettre mon uniforme et de me présenter à son bureau.

Je me rends donc à ma cabine (que je partagerai avec l'Officier de logistique) et je constate que la porte est verrouillée. Super. Tout ce que je veux, c'est me laver et me changer, mais je ne peux pas. Le capitaine me voit, toujours habillé en civil, et se met en colère. Je retourne à ma cabine et réalise que la porte n'est pas verrouillée : il y a quelque chose dans la cabine qui tient la porte fermée. Usant de toute ma puissance, j'arrive à entrouvrir la porte et réalise qu'il y a un ballon-sonde météorologique complètement gonflé dans ma cabine. Bienvenue à bord. — *Ltv Tim O'Brien*



Merci un et tous d'avoir fait de cet exercice un succès si exceptionnel ! — Brian McCullough

Est-ce *VOTRE* navire?

Gestion de la configuration (GC) : le bon, le moins bon et le pire

Texte et photos du Tech Coque M1 Alain De Loor

La gestion de la configuration de la flotte est régie par le « Manuel de génie maritime » et par différents systèmes de gestion de la maintenance navale. Elle constitue l'un des instruments grâce auxquels le gouvernement et ses entrepreneurs s'assurent que le produit qui fait l'objet de spécifications au contrat est bien conforme, dans les faits, à ces spécifications. Qu'il s'agisse d'un ordinateur ou d'un navire, la gestion de la configuration est à l'ordre du jour. Bien appliquée, une telle mesure permet la maintenance, la modification et le développement adéquats d'un produit; empêche les modifications intempestives; contribue à assurer l'efficacité opérationnelle, la sécurité du matériel et du personnel ainsi que le maintien de l'interopérabilité et le contrôle des coûts.

Le bon

La gestion de la configuration peut rendre de grands services, en particulier celui de faciliter considérablement la transition du personnel d'un navire d'une certaine classe à celui d'une autre. Lorsque le personnel sait déjà où se trouvent les équipements et connaît le plan des systèmes mécaniques, il est plus en mesure d'effectuer la transition vers un nouveau navire, et cela lui permet en outre de réagir avec plus d'assurance en situation d'urgence. La gestion de la configuration permet de s'assurer en outre que tous les navires d'une même classe, qui sont tous équipés de la même façon, possèdent bien les mêmes capacités. Cette procédure de gestion prend tout son sens lors de la conception et de la mise en place de modifications techniques sur une classe entière. En effet, les navires étant tous configurés de façon identique, une seule modification spécifique est nécessaire, si bien que des économies peuvent être réalisées aux étapes de la planification, de l'élaboration et de la mise en œuvre. Il en va de même pour la maintenance, qui peut être normalisée



Fig. 1. Ça, un atelier?

pour une classe entière. D'une perspective opérationnelle, des unités qui possèdent les mêmes capacités sont considérées également aptes à exécuter les tâches que le commandant pourrait leur confier.

À mesure que les années passent et que les besoins opérationnels évoluent, les navires se font plus lourds. L'augmentation de poids prévue pour un navire est l'une des « marges de variation admissible au cours de la vie utile » qui sont calculées au moment de la conception du navire. Certaines marges de variation admissible portent sur la mise à niveau du matériel électronique et de la construction mécanique, sur la modification des systèmes mécaniques du navire (CVCA, système électrique, circuit d'eau réfrigérée, structure de la coque, etc.). La gestion de la configuration permet de maintenir les modifications qui surviennent au cours de la vie utile du navire à l'intérieur des limites de sécurité calculées au préalable. Elle permet aussi

de normaliser les travaux de maintenance effectués par l'équipage et les ateliers de réparation, car les équipements et les plans sont identiques dans tous les navires. Enfin, comme cette procédure de gestion permet de s'assurer que les bons équipements sont montés correctement, au besoin avec supports anti-vibration et que le câblage et l'alimentation électriques appropriés sont fournis, c'est elle qui, en bonne partie, garantit que les équipements installés sur un navire sont d'un emploi sûr.

Le moins bon

Un manquement dans l'exécution de la procédure de gestion de la configuration peut avoir de graves conséquences. Du point de vue de l'ingénierie uniquement, ce genre de manquement peut être dommageable : retards longs et coûteux sur le travail prévu à l'horaire et sur la disponibilité opérationnelle. Soit, par exemple, la mise en place d'une modification technique touchant une classe en-



Fig. 2. Plate-forme de stockage en bois posée dans le tambour avant du puits des machines d'un navire de classe *Halifax*.



Fig. 3. L'« enclos à barriques », derrière la cheminée d'une frégate de classe *Halifax*.



Fig. 4. Cette barre de traction a été fixée aux supports d'un appareil d'éclairage, sur la plate-forme de la section arrière.

tière. Cela suppose l'emploi de fonds et d'efforts considérables en recherche et en développement, en matériel et en mesures de mise en œuvre. Or la présence inopportune de modifications non autorisées sur certains navires suffit à mettre

cafetières, réfrigérateurs et couchette (Fig. 1).

Le besoin (réel ou présumé) d'avoir à bord davantage de matériel que ne le prévoit la capacité de stockage spécifiée est

en échec le fruit de ces patients et coûteux efforts. Les complications suscitées par des configurations non conformes aux spécifications conduisent trop souvent à renvoyer la modification technique à l'étape de la recherche et du développement. Ce processus onéreux requiert en outre l'obtention d'une nouvelle approbation pour chaque navire dont la configuration s'écarte de celle de sa classe, ce qui ronge le budget annuel du gestionnaire du matériel – cycle de vie. (Je connais des membres d'équipage qui riront jaune quand on retirera sous leurs yeux et leur remettra une pièce d'équipement installée sans autorisation à l'endroit même où est prévue une nouvelle pièce qui elle est autorisée.) Des modifications non autorisées qui outrepassent les marges de variation admissible prévues pour un navire peuvent avoir des répercussions sensiblement plus désastreuses sur l'ensemble de la plate-forme.

Le pire

Au cours des dernières années, des cartes de crédit ont été délivrées aux services administratifs de la Marine afin de faciliter l'achat de pièces nécessaires à l'exécution efficace des opérations. Certaines unités ont cependant pris l'habitude d'utiliser ces cartes pour se procurer toutes sortes d'articles qui de toute évidence ne répondent pas à des besoins opérationnels. Avec le résultat suivant : nombre de locaux d'électronique, d'ateliers et de magasins ont été transformés en bureaux-salons improvisés avec classeurs,

souvent la source des modifications non autorisées. Dans certains navires de classe *Halifax*, par exemple, les occupants ont construit des plates-formes en bois à l'intérieur de la salle des machines avant, au niveau du pont n° 1, afin d'y stocker des matières inflammables et d'autres provisions (Fig. 2). Non seulement une telle modification comporte-t-elle un risque évident d'incendie, elle constitue de plus un danger potentiel pour la vie de celui qui est appelé à travailler dans ce local en situation d'urgence.

Ce qui a reçu le nom d'« enclos à barriques », situé derrière la cheminée, sur les navires de classe *Halifax*, est aussi une bonne illustration des problèmes rencontrés. À l'origine utilisé comme dépôt provisoire de réservoirs, l'enclos à barriques semble être devenu une installation permanente. Sur l'un de ces navires, on est même allé jusqu'à apporter une modification permanente en soudant des supports de fixation au pont (Fig. 3). Cet enclos à barriques constitue un risque d'incendie, sans parler du danger causé par la proximité des missiles *Harpoon* et *Sea Sparrow*. La solution à un problème en suscite un nouveau.

Sur nos navires, on trouve des appareils de conditionnement physique aux endroits les plus incongrus et, souvent, ces appareils ne sont pas installés de façon sécuritaire. Dans un cas une barre de traction avait été fixée aux supports d'un appareil d'éclairage, dans la section arrière de la plate-forme inférieure (Fig. 4), et, sur un autre navire, dans la salle des opérations. Il ne fait aucun doute que, dans une situation d'urgence, la plupart des appareils de conditionnement physique présents aujourd'hui sur nos navires gêneraient les manœuvres des membres d'équipage. Nous avons déjà vu, dans une précédente chronique du bulletin « Est-ce VOTRE navire? », que ce genre d'appareils encombrant des passages qui devraient rester dégagés, mais ce n'est pas tout : il n'est pas rare de tomber sur des appareils qui restreignent, voire bloquent complètement l'accès aux tableaux d'alimentation et au matériel de lutte contre les incendies.

Ce sont bien souvent les mêmes personnes qui font les ajustements nécessaires pour conserver une vieille pièce d'équipement chère à leur cœur et qui prennent l'initiative d'une modification non autorisée. Ils semblent ne pas se préoccuper beaucoup de savoir s'ils possè-

dent la formation nécessaire au manie- ment des outils ou les restrictions impo- sées quant à leur utilisation. Nous avons trouvé des trous dans des parois étan- ches, des bâtis et d'autres supports de structure. Nous avons également trouvé du matériel fixé à des conduits d'aéra- tion, à des luminaires, à n'importe quoi; littéralement, nous avons vu de tout! Pire encore, certains navires ont même communiqué avec les Installations de maintenance de la Flotte Cape Breton exigeant que nous installions du matériel non autorisé. Incroyable! Le fait de de- voir filtrer ce genre de demandes ne fait qu'ajouter à la pression déjà forte qui est exercée sur les ressources de les installa- tions pour qu'elles effectuent les travaux de maintenance et de modification tech- nique *autorisés* dont la Marine a grand besoin.

Conclusion

Pourquoi donc la gestion de la confi- guration pose-t-elle un problème à la flotte ? Ceux qui tentent de motiver leur intervention non autorisée invoquent fré- quemment leur qualité de vie. Bon, bon. Vous et moi savons pertinemment que jouer la carte de la qualité de vie ne sau- rait justifier qu'on modifie sans autorisa- tion la configuration d'un navire. De plus, il existe une différence de taille en- tre la qualité de vie et le luxe; sous quelle rubrique rangeriez-vous l'installation d'une prise de courant à *chaque* couchette du poste d'équipage des électriciens?

Tous sont invités à faire des sugges- tions pour améliorer les capacités et l'habitabilité de nos navires. C'est précisément à cette fin qu'existent des outils comme le Rapport d'état non satis- faisant et le Programme des primes à l'initiative. De l'amélioration proposée à la mise en place d'une modification tech- nique sur une classe entière, il faut du temps, et pour cause. En clair, mettre au point une modification technique exige la collaboration de nombreux ingénieurs et techniciens en vue de prévenir tous genres de problèmes qui pourraient survenir ultérieurement. Les modifica- tions structurales demandent à être soigneusement planifiées; les acces- soires électriques doivent être gérés; des vérifications physiques et électro- niques du navire doivent être effec- tuées; les signatures radar doivent être examinées, et ainsi de suite ...

Savoir comment l'on fabrique et installe un support ne représente qu'une infime fraction du savoir et des connaissances nécessaires pour mettre en place une modification technique. Si adroit qu'il soit, le personnel responsa- ble de la maintenance et des opérations ne saurait en aucun cas être pleinement conscient de la portée réelle de ce qui, à première vue, semble n'être qu'une mo- dification mineure. Il ne dispose pas non plus de l'outillage qui lui permettrait de réaliser correctement des installations. Sans l'apport des services techniques et

de génie adéquats, sans le plein et entier appui de la Marine et de ses ressources, nous nous retrouvons avec des équipe- ments incorrectement montés qui pertur- bent d'autres systèmes du navire et mettent le matériel et le personnel en danger.

Le message est simple. Faites connaî- tre vos préoccupations, puis laissez les Installations faire leur travail. Ainsi, tout le monde y gagnera.



Le MI De Loor est Technologue des sys- tèmes mécaniques de la coque au sein de la Section des services d'architecture navale des Installations de maintenance de la Flotte Cape Breton, à Esquimalt, en Colombie-Britannique. Dans le ca- dre de son travail, le tech coque MI De Loor rédige des spécifications visant l'installation de modifications techniques, procède à des séries d'es- sais de préparation technique et mène, pour le compte de Gestionnaires de cy- cle de vie de matériel, des vérifications de la configuration physique des navi- res.

Directives à l'intention des critiques littéraires

La *Revue du Génie maritime* est constamment à l'affût de critiques posi- tives et dynamiques portant sur des ouvrages et des documents nauti- ques / maritimes récemment publiés que vous recommanderiez à d'autres lecteurs. Les évaluations ne doivent pas dépasser 250 mots et doivent in- clure ce qui suit :

- le sujet abordé
- l'auteur a-t-il bien cerné le sujet ; avez-vous relevé des points négatifs
- ce que vous avez aimé le plus (le sujet principal de votre évaluation)
- les images sont-elles pertinentes
- certains groupes pourraient-ils démontrer un intérêt particulier en- vers le sujet

Veillez inclure les renseignements suivants accompagnant votre évaluation :

- Titre
- Auteur
- Éditeur
- Date de publication
- ISBN
- Nombre de page
- N'oubliez pas de mentionner si l'ouvrage contient des photos, des ima- ges, un glossaire, des références biblio- graphiques ou un index
- Faites-nous parvenir une image haute résolution du couvre-livre si possible

Les critiques doivent s'exprimer librement, et dans leurs propres mots. Rien ne vous empêche d'emprunter

une phrase du couvre-livre et de l'at- tribuer en mentionnant quelque chose du genre « ...ce livre s'affiche comme étant... », mais dans la plu- part des cas, nous sollicitons votre opinion. N'hésitez pas à communi- quer avec moi si vous désirez discu- ter d'un ouvrage qui serait éventuellement soumis à la critique. Bonne lecture à tous!

Brian McCullough
Directeur de la production
Revue du Génie maritime
Tél : (819) 997-9355
Courriel :
McCullough.BM@forces.gc.ca

« The Grand Scuttle »

Texte : Don Koehler, capc (retraité)

The Grand Scuttle

Dan van der Vat

Birlinn Limited © 1998

ISBN 1-84341-000-1

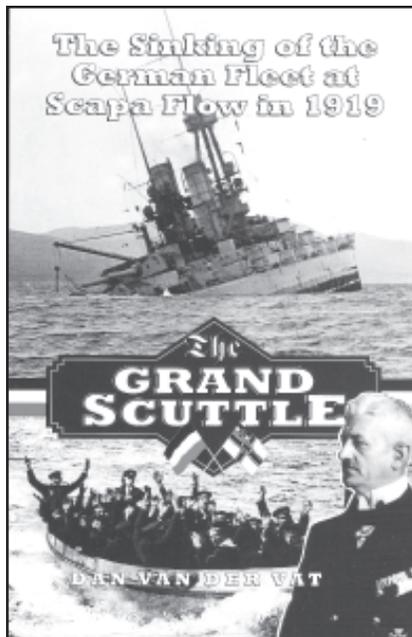
Livre broché et illustré avec index,
240 p.

(sales@vanwell.com)

19,95 \$ (É.-U.)

En juin 1919, par un jour de printemps calme et lumineux, l'arrivée inhabituelle de grands navires de guerre allemands qui s'installent puis chavirent au mouillage vient perturber une scène jusque-là idyllique. Et voir couler le gros de la flotte allemande de haute mer dans l'aire de mouillage de la Marine royale, à Scapa Flow, dans les îles Orcades, au large de la côte nord de l'Écosse, est d'autant plus curieux parce que les Allemands eux-mêmes s'infligent ce naufrage. Les Britanniques ont consigné les navires allemands à Scapa depuis l'armistice de novembre 1918, et les Allemands décident de saborder leur propre flotte de haute mer au nez des Britanniques prévoyant bien que la négociation d'un traité à Versailles n'allait pas leur être favorable.

Pour remonter aux origines de *The Grand Scuttle* (le grand sabordage), publié pour la première fois en 1982, son auteur, Dan van der Vat, nous ramène à l'époque où l'empereur Guillaume II décide de faire de l'Allemagne une puissance maritime. Suivant toujours ses caprices, l'empereur découvre cette idée, qui l'enchant, dans un document d'état-major signé de la main de Alfred von Tirpitz, alors capitaine; il la retrouve dans *Influence de la puissance maritime dans l'histoire, 1660-1783*, ouvrage que le président de l'École de guerre maritime des États-Unis, Alfred Mahan, avait publié en 1890. À la tête d'un système gouvernemental où les courbeurs d'échine sont récompensés, Guillaume ne met pas beaucoup de temps à faire de son souhait de disposer d'une marine de premier ordre une vision bien



allemande. Bref, la flotte de haute mer allemande réussit à atteindre une envergne telle qu'elle arrive à conduire la Grand Fleet britannique à une impasse dans la mer du Nord, grâce à ses sous-marins (U-boot), qui les forcent presque à capituler. La flotte allemande demeurera une menace pour la Marine royale jusqu'à ce que le communisme fasse son entrée dans les équipages des navires vers la fin de 1918.

Au moment de l'armistice en novembre 1918, les Alliés ne perdent pas de temps à dégriffer la marine allemande. Le gros de la flotte de haute mer est consigné à Scapa Flow, les pavillons sont rentrés, les canons inopérants, et seul un équipage réduit est autorisé à rester à bord, tandis que des règles strictes sont appliquées quant aux signaux et aux déplacements des navires. Les Allemands ne semblent pas avoir d'autres choix que d'attendre la signature d'un traité de paix qui décidera du sort à réserver à leurs navires.

En juin 1919, le Traité de Versailles est en voie de négociation et n'augure rien de bon pour les navires allemands. Les Britanniques prévoient, et

planifient même, la saisie des navires dès la signature du traité. Le 19 juin, pendant que la flotte britannique est allée faire des exercices, le contre-amiral de la flotte allemande, Ludwig von Reuter, donne l'ordre d'en saborder les 74 navires pour ne pas qu'ils tombent entre les mains des Britanniques. Dans l'ensemble, l'opération est couronnée de succès puisque seulement un navire de guerre, plusieurs croiseurs et un certain nombre de destroyers sont échoués par les Britanniques avant de couler. Le récit que fait Dan van der Vat du sauvetage de nombreux navires sabordés est fascinant à lui seul, et a fait l'objet de plusieurs autres livres. Aujourd'hui, il ne reste que huit épaves de navires allemands à Scapa Flow.

The Grand Scuttle est un livre qui plaira au lecteur friand de tout cet épisode de la guerre. Dan van der Vat, journaliste chevronné de la presse écrite, est un auteur d'expérience qui traite surtout d'événements maritimes et historiques. Son style anecdotique, qui coule, rend cet ouvrage à la fois facile à lire et informatif. Les universitaires pourront contester le fait qu'il ne cite pratiquement aucune source, mais il est clair que les 25 années qu'il a passé en Allemagne, à titre de correspondant, lui ont permis de lire des documents de première main et de s'inspirer largement de récits personnels et de documents d'archives de la marine allemande. Même si cette édition n'a évidemment pas été mise à jour, il reste que *The Grand Scuttle* est un excellent ouvrage à ajouter à sa bibliothèque.



Mordu d'histoire navale Don Koehler est un officier de logistique retraité. Il est aujourd'hui chef du Service des finances et de la comptabilité à l'OTAN, à Bruxelles.

Bulletin d'information

— *Nouveau site Web du Patrimoine de la marine* —
www.patrimoinemarine.forces.gc.ca



Le port d'Esquimalt, vers 1900 : les NSM *Warspite*, NSM *Icarus*, NSM *Amphibian* et (à droite) l'infortuné NSM *Condor*. (Photo : Défense nationale. Tous les photos ont été téléchargés du site Web – www.patrimoinemarine.forces.gc.ca)

Il y a beaucoup de choses à explorer au site Web du Patrimoine de la Marine canadienne lancé par le Chef d'état-major des Forces maritimes le 1er mai 2007. Le site est conçu pour fournir des ressources aux gens en vue de leur permettre d'apprendre l'histoire, les coutumes et les traditions des Forces navales du Canada et de permettre aux visiteurs de télécharger sans frais des images des navires et des bâtiments de soutien de la marine.

Le texte sur le site Web est illustré de vignettes sur lesquelles on peut cliquer pour obtenir des légendes d'information et des détails connexes aux photos, y compris leur numéro de négatif, l'endroit où l'original est gardé, le nom du photographe (si connu) ainsi que la personne à créditer si l'image est utilisée ailleurs. Cliquer sur l'image d'un navire vous permet également de faire apparaître les détails techniques de ce navire.

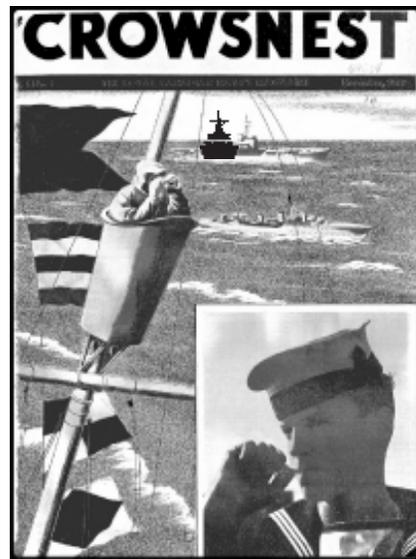
Les archives photographiques sont vastes et vous avez le choix de télécharger des versions d'images de faible ou haute résolution à l'unité ou en collection de dossiers du même sujet. Par exemple, le téléchargement de copies en haute résolution de toutes les 220 images disponibles du NCSM *Niobe* instantanément ne peut pas être plus simple, mais vous devez être préparé : l'information vous parviendra

sous forme de trois fichiers zip de 90 Mo.

Le site contiendra de l'information portant sur des conférences et des symposiums sur l'histoire, en plus de comptes rendus et du rapport annuel de l'historien commandant. D'intérêt spécial sont les archives complètes en format pdf 1948-1965 de la revue « The Crowsnest » de la Marine royale du Canada. Des liens sont déjà inclus à de nombreux autres sites d'intérêt à la marine. — **Bridget Madill, rédactrice en chef adjoint, Revue du Génie maritime.**



À droite (au-dessus) : Le Naval Club, Esquimalt, C-B vers 1870. Photo : Archives nationales du Canada. À droite, le premier numéro de la revue « The Crowsnest ».



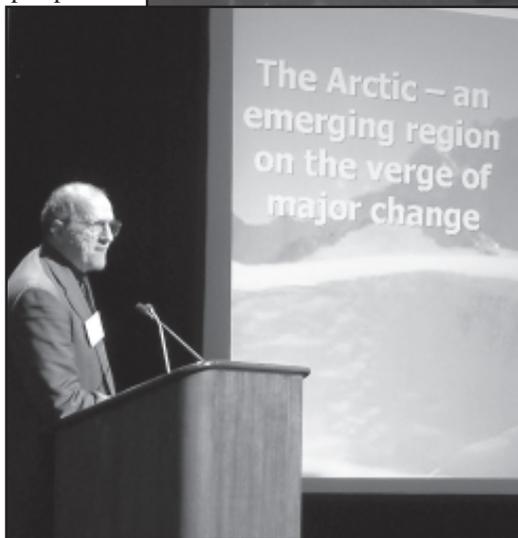
Défis arctiques — Mettre sur pied les opérations nordiques

Texte : le capf David Peer, Ing.

Le 4 février 2008, des représentants de la Royal Institution of Naval Architects (RINA), de l'Institut Canadien de Génie Maritime (ICGM), de la Society of Naval Architects and Marine Engineers (SNAME) et des associations des officiers de marine du Canada (AOMC) ont participé à une très belle soirée au Musée canadien des civilisations, à Hull. Deux cents participants ont assisté à une série de présentations sur les politiques, les techniques et les opérations arctiques et nordiques. Tandis qu'ils étaient réunis au Musée canadien des civilisations, les gens ont eu la chance de visiter l'exposition sur les peuples autochtones avant les présentations. Ils ont aussi pu rencontrer les autres participants et discuter entre eux pendant la soirée.

Une série de sept courtes présentations portaient sur l'Arctique. Nous avons commencé par la présentation des politiques et des raisons pour lesquelles cette région est importante pour les Canadiens, puis les questions et les défis techniques connexes aux opérations nordiques ont suivis et nous avons terminé avec les défis opérationnels concernant les opérations sur les glaces de l'Arctique et des alentours. Les quatre premiers intervenants ont résumé les raisons pour lesquelles l'Arctique est important pour les Canadiens.

M. **Wendell Sanford**, Directeur du droit des océans et de l'environnement du ministère des Affaires étrangères et du Commerce international et ancien officier de la Réserve navale, a débuté la soirée avec une courte explication sur les mythes et les réalités de la souveraineté du Nord. Les îles de l'Arctique sont canadiennes et appartiennent au Canada. Le pays doit gérer trois li-



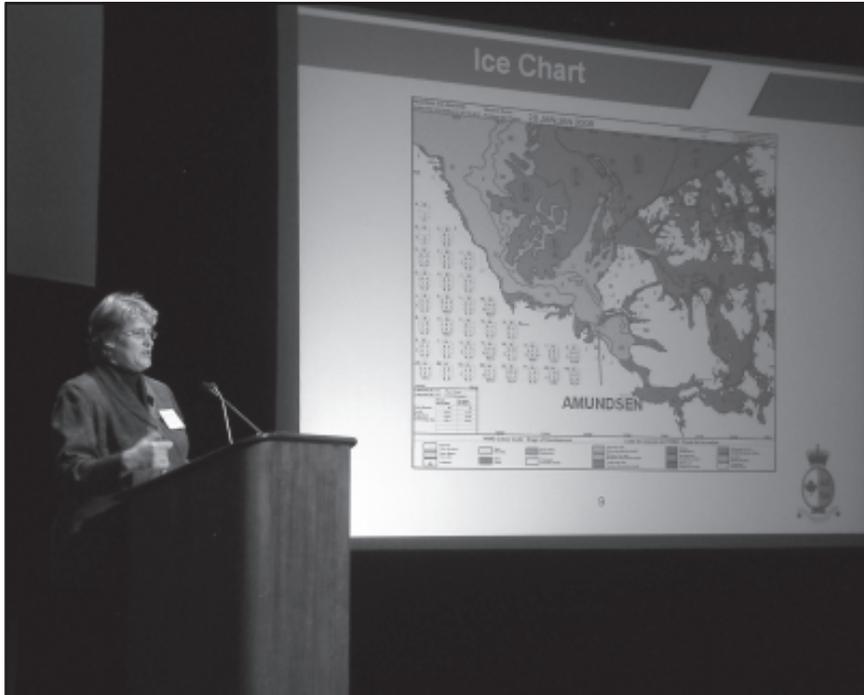
Wendell Sanford (tous les photos par Brian McCullough)

tiges de frontière distincts : avec les É.-U., dans la mer de Beaufort, et avec le Danemark, pour l'île Hans et la mer de Lincoln. La question du passage du Nord-Ouest constitue un litige au sujet du statut du passage, et non concernant sa propriété. Le Canada affirme que le passage fait partie des eaux intérieures canadiennes, tandis que de nombreuses nations maritimes (en particulier les États-Unis), considèrent le passage comme faisant partie des eaux territoriales canadiennes. La distinction entre les deux concepts est importante parce que la deuxième per-

mettrait une liberté d'accès entière près des îles de l'Arctique, comme un détroit international.

M. **Philippe Hébert**, Directeur – Élaboration des politiques du MDN, a abordé le point de vue de la Défense nationale sur la région arctique du Canada. Il a présenté le rôle des Forces canadiennes (FC) par rapport à la stratégie intégrée pour le Nord du gouvernement qui est décrite dans le discours du Trône 2007. Il a aussi parlé de nouveaux enjeux de sécurité dans le Nord, des capacités prévues et actuelles des FC, ainsi que des défis opérationnels. Le **Capitaine de vaisseau Serge Bertrand** a fait l'étude de l'Arctique comme un théâtre des opérations et des plans de la Marine canadienne en vue de son rôle essentiel dans la nouvelle stratégie du Nord des FC. **Klaus Kollenberg**, directeur de projet pour le groupe responsable de la surveillance et de la démonstration de la technologie spatiale de Recherche et développement pour la défense Canada, a fait un résumé des capacités et des initiatives sur la connaissance de la situation maritime dans la région arctique.

M. **Peter Noble**, principal architecte naval de ConocoPhillips et vice-président de SNAME, a débuté son exposé



Fiona Robertson de la Garde côtière canadienne a expliqué les défis d'opérer en mer dans l'Arctique.



L'équipe du bureau d'enregistrement : Robert Dumont, Steve Carrigan et Simon Liu.

avec les défis en ingénierie et les opérations nordiques en faisant une présentation sur l'avancement circumpolaire du pétrole et de gaz. Étant donné que la demande mondiale en énergie et le besoin en combustible fossile devraient augmenter, les importantes sources de pétrole et de gaz inexploitées dans l'Arctique continueront de défrayer la manchette au cours des années à venir. Peter a fait un résumé des ressources passées, actuelles et futures dans l'Arctique, non seulement au Canada, mais pour

bon résumé des enjeux que les architectes navals et les ingénieurs navals rencontrent. Andrew a indiqué les éléments possibles à prendre en considération concernant la conception par rapport aux conditions difficiles de l'Arctique et des installations de soutien limitées, ainsi que les facteurs importants qui touchent le rendement et qui relèvent du concepteur.

Le dernier exposé revenait à M^{me} Fiona Robertson de la Garde côtière ca-

nadienne. Elle a terminé avec des présentations sur les défis opérationnels qui sont engendrés par le travail dans l'Arctique et les alentours. En mettant l'accent sur les raisons qui justifient la présence et le travail de la Garde côtière canadienne dans l'Arctique, Fiona a expliqué les enjeux liés à l'exécution de tâches importantes maritimes dans l'Arctique.

La soirée a donné lieu à d'importantes discussions sur un sujet très pertinent pour le Canada. Le grand nombre de professionnels du gouvernement et de l'industrie, ainsi que de retraités sur place ont permis de prouver que ce sujet est important pour les Canadiens. Par ailleurs, plus d'une douzaine de participants venaient de Montréal, Toronto et Halifax. Il y avait aussi 40 jeunes professionnels sur place. La région d'Ottawa est témoin d'une croissance de l'emploi, et de plus en plus de jeunes se tournent vers ce domaine.

Cette soirée n'aurait pas été possible sans la collaboration des représentants de SNAME, de RINA, de l'ICGM et des AOMC, ainsi que l'appui généreux de BMT Fleet Technology, DRS Technologies, Fleetway Incorporated, General Dynamics Canada, Lockheed Martin Canada, OSI Geospatial, Raytheon Canada et SNC Lavalin.



Le capf Peer occupe le poste de Chef de section, Systèmes d'ingénierie naval au sein de la Direction – Soutien aux navires à Ottawa.

Récompenses 2007 : Officiers techniques de la marine

Les récompenses pour les officiers techniques de la marine sont présentées annuellement afin de souligner les réalisations de nos meilleurs officiers techniques maritimes débutants qui visent l'excellence en matière de génie et de leadership. Peu importe quel candidat est choisi récipiendaire d'une récompense, il est un accomplissement important même d'être considéré. Les récompenses de 2007 ont été présentées lors du dîner régimentaire des officiers techniques maritimes le 27 mars 2008 au carré des officiers à BFC Halifax.

Récompense de l'association des officiers du Canada (NOAC)



La récompense du NOAC est présentée à chaque année au candidat ayant atteint la meilleure performance académique et ayant démontré qu'il possédait les meilleures qualités digne d'un officier dans le cadre du cours d'indoctination de génie naval. Le cmdre (ret.) Mike Cooper, du NOAC, a présenté la plaque médaille et le livre « The Ships of Canada's Naval Forces » au **ens2 Stephen Normore**.

Récompense de la marine mexicaine



La récompense de la marine mexicaine est présentée annuellement au candidat ayant atteint la meilleure performance académique sur le cours de NCS Eng Applications. Le capitaine Miguel Amezaga, l'attaché naval mexicaine, a présenté la plaque et l'épée de la marine mexicaine au **ens1 Michael Bathurst**.

Récompense MacDonald Dettwiler



La récompense MacDonald Dettwiler est présentée annuellement au meilleur officier technique maritime qui a atteint la qualification de chef de département. M. Simon Jacques de MacDonald Dettwiler a présenté la plaque et l'épée navale au **ltv Bruce Day**. Les finalistes étaient le ltv Lance Mooney, le ltv Luc St-Pierre et le ltv Kevin Cyr.

Récompense L-3 MAPPS en mémoire de ltv Saunders



La récompense L-3 MAPPS en mémoire du ltv Chris Saunders est présentée annuellement au candidat ayant réalisé la meilleure performance académique sur le cours de MS Eng Applications. M^{me} Gwen Manderville (Saunders) et M^{me} Wendy Allerton du L-3 Communications MAPPS ont présenté la plaque et le « Modern Marine Engineer's Manual » au **ens1 Jimmy Lau**.

Récompense Weir Canada



La récompense Weir Canada est présentée annuellement au meilleur candidat (Phase VI) ayant obtenu la MS Eng. M. Serge Lamirande du Weir Canada Inc., a présenté la plaque et l'épée navale au **ltv Richard Slade**. Les finalistes étaient le ltv Mark Rossignol, le ltv Brian Michalchuk et le **ens1 Jetske Goslinga**.

Récompense Lockheed Martin Canada



La récompense Lockheed Martin est présentée annuellement au meilleur officier technique maritime (Phase VI) qui a atteint la qualification NCS Eng. M. Steve Marsden, de Lockheed Martin Canada, a présenté la plaque et l'épée navale au **ens1 Alan Brown**. Les finalistes étaient le ltv Brian Mury, le ltv Alain Dion et le **ens1 Ian Rector**.



Nouvelles

L'ASSOCIATION DE L'HISTOIRE TECHNIQUE DE LA MARINE CANADIENNE

Une petite association commence à produire d'énormes résultats

Depuis ses débuts officiels il y a 15 ans, l'Association de l'histoire technique de la marine canadienne (AHTMC), sous la présidence du *capv* (ret.) Mike Saker, s'emploie à atteindre son but, c'est-à-dire préserver l'histoire technique de la marine canadienne. L'association ne compte peut-être que quelques membres, mais notre groupe dévoué de bénévoles accomplit son travail avec plaisir. L'un des fondateurs, le *capv* (ret.) Rolfé Monteith, MRC, continue de jouer un rôle actif pour guider nos efforts depuis son domicile au Royaume-Uni. Au fil des ans, Rolfé a obtenu plusieurs contributions importantes d'officiers de marine à la retraite, notamment une perspective particulièrement intéressante sur le système de propulsion à vapeur des navires de la classe *Saint-Laurent*.

Il y a quelques années, l'AHTMC a formé un sous-comité pour étudier les aspects industriels de la construction de bâtiments de guerre et du développement de l'équipement naval. Jusqu'à maintenant, les responsables du projet Infrastructure industrielle de la défense navale du Canada (IIDNC) ont reçu des annales, des souvenirs et des enregistrements d'entrevues de nombreuses personnes qui ont travaillé à des programmes navals au sein de l'industrie, du gouvernement ou de la marine. Le fait d'enregistrer les souvenirs des gens et de rassembler leurs documents pertinents a fourni un éclairage unique sur les rapports au sein du quartier général de la marine, des services d'acquisition du gouvernement et de l'industrie, dans le cadre de divers programmes de navires et d'équipement.

L'équipe IIDNC a maintenant recueilli de l'information sur un grand nombre des aspects industriels de programmes de construction tels que ceux du destroyer de la classe *Saint-Laurent*, de l'hydroptère *Bras d'Or*, de la frégate polyvalente, du destroyer de la classe DDH-280, de la fré-

gate canadienne de patrouille et du navire de défense côtière. Elle a documenté l'histoire de ces programmes dans les entreprises de conception navale, et elle s'attend à en connaître davantage sur les chantiers concernés. De plus, le volet R & D des divers programmes de la marine et de l'industrie demeure un thème important de nos efforts documentaires. Nous sommes heureux de signaler que nous avons reçu des documents sur divers programmes de recherche et de développement en matière d'équipement naval qui ont grandement contribué à la capacité industrielle du Canada dans les domaines du commandement et du contrôle, des sonars et des bouées acoustiques.

Le meilleur dans tout cela, c'est que tous les documents que nous avons recueillis ou produits sont à la disposition des chercheurs. En effet, chaque document et chaque entrevue enregistrée sont remis à la Direction de l'histoire et du patrimoine (DHP) du MDN, aux fins d'archivage et d'entreposage. Depuis les débuts, la DHP appuie sans réserve l'organisation de l'AHTMC/IIDNC, entièrement composée de bénévoles et, par son aide professionnelle, elle nous encourage à préserver notre collection.

Nous sommes toujours à la recherche de nouveaux bénévoles qui voudraient bien nous aider. Comme certaines des personnes qui ont participé aux programmes de l'industrie navale avancent en âge, nous cherchons une aide immédiate en vue d'obtenir leurs souvenirs pour les archives. Quiconque souhaite apporter son aide ou sa contribution est prié de communiquer avec Tony Thatcher au (613) 567-7004, poste 227, ou à l'adresse tthatcher@snclavalinprofac.com. On peut visiter notre site Web à l'adresse suivante : <http://www.cntha.ca>.



Nouvelles de l'AHTMC Établie en 1997

Président de l'AHTMC
Cam (retraité) M.T. Saker

Président du comité CANDIB
Tony Thatcher

Liaison à la Direction — Histoire et patrimoine
Michael Whitby

Liaison à la Revue du Génie maritime
Brian McCullough

Services de rédaction et production du bulletin
Brightstar Communications,
Kanata (Ont.)

Nouvelles de l'AHTMC est le bulletin non officiel de l'Association de l'histoire technique de la marine canadienne. Prière d'adresser tout correspondance à l'attention de M Michael Whitby, chef de l'équipe navale, à la Direction histoire et patrimoine, QGDN, 101 Ch. Colonel By, Ottawa, ON K1A 0K2. Tél. : (613) 998-7045; Télécopieur : (613) 990-8579. Les vues exprimées dans ce bulletin sont celles des auteurs et ne reflètent pas nécessairement le point de vue officiel ou les politiques du MDN.

Perspicacité il y a de 50 ans...

Rolfe Monteith, membre fondateur de CNTHA habitant au RU, poursuit son projet visant à obtenir des renseignements historiques sur les membres de la Royal Navy (RN) qui auraient servi au sein de la Marine royale du Canada (MRC). Récemment, Rolfe nous a fait parvenir une lettre ainsi qu'une photo qu'il a reçus du **Cam Phillip Edwards, RN**. Cette lettre, résumée ci-dessous, porte sur la période durant laquelle le contre-amiral a été prêt au Centre d'instruction mécanique de la MRC du NCSM *Stadacona* (Halifax), il y a exactement cinquante ans.

Cher Rolfe,

Grand merci pour ta lettre(...)

Tu trouveras ci-jointe une photo datant de 1958 montrant les officiers du Centre d'instruction mécanique (CIM) du NCSM *Stadacona*, Halifax, prise avant la nomination de Ken Lewis à Ottawa et son remplacement par le Cdr Dan Fairney. Norm Lee est lui aussi parti en mer peu de temps après et j'ai pris la re-

lève en tant qu'ingénieur principal pour la dernière année de l'échange m'ayant amené avec la MRC.

Lorsque je me suis joint au CIM, ma mission consistait à réviser tout le système des inspections de la branche du génie maritime, sur terre comme sur mer, et de le modeler davantage sur celui des Forces navales des États-Unis, tout en encourageant fortement l'utilisation de documents d'inspection à

choix multiples plutôt que de formulaires avec questions à développement. C'était un projet intéressant qui m'a permis d'avoir un aperçu des pratiques de formation de la marine américaine et de les comparer à celles de la RN et de la MRC. Comme autre avantage, j'ai pu voyager très souvent et me rendre aux États-Unis ainsi que dans différents centres de la MRC et de la Réserve de la MRC au Canada

J'ai gardé contact avec Bill Leach, Ken et plusieurs autres durant de nombreuses années. En 1971, j'ai eu l'occasion de revoir Frank Moxam et un autre ancien officier du CIM, Keith Fiddy, lorsque le HMS *Britannia* s'est rendu en C.-B. pour le centenaire de l'entrée de la province dans la Confédération. Ils avaient tous deux pris leur retraite sur la côte Ouest et ils m'ont amené à une excursion de pêche au saumon inoubliable.

À cette époque, la MRC reposait en grande partie sur un noyau d'officiers d'expérience ayant été promu du pont inférieur, ainsi que sur quelques excellents officiers de grades supérieurs. J'ai énormément aimé le temps que j'ai passé là-bas; on m'y a donné la possibilité de développer mes compétences et de mettre de l'avant mes propres idées, en bénéficiant du solide soutien de Ken et de Dan.

Ne lâche pas Rolfe; nous avons besoin de gens dans ton genre pour préserver notre héritage.

Bien à toi,

Phillip



Centre d'instruction mécanique (CIM) NCSM *Stadacona* 1958



Rangée du fond (de gauche à droite) : Slit(M) Frank Moxam (Peintre), Lt Bob Detwiler, Lt Cy Shelton, Lt Mel Moulton (Bureau de l'atelier), Lt Tom Kenny, Lt Gordon Hannah. Première rangée : Capc Phillip Edwards (échange avec la RN, officier des inspections), Capc Norm Lee (ingénieur principal), Cdr Ken Lewis (O Resp), charpentier de marine Capc Bill Leach, et instructeur Capc Bill McGowan.