

Sentinelles

1982/1

Dans ce numéro

- Le requin d'acier** 4
La vie à bord d'un sous-marin.
- En toute hâte** 9
Malgré la tempête qui sévissait sur l'Atlantique, 70 personnes sont sauvées par les unités de sauvetage de la côte Est.
- À tire-d'ailes** 12
Un coup d'oeil sur le travail des équipes des unités de mouvements aériens.
- À l'entraînement** 16
Un reportage photographique du sergent Don Halcrow.
- Pour vous servir** 18
Les économats, un service et un apport financier à la communauté militaire.
- Une formation accélérée** 22
Des mécaniciens de marine suivent un programme pilote au Collège Saint-Laurent de Cornwall.
- Tour d'horizon** 24



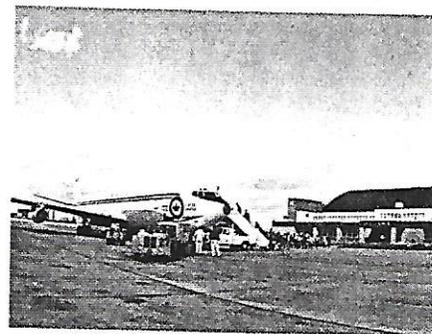
Page couverture

Le matelot de 1^{re} classe Peter Hopleston, mécanicien de marine à bord du sous-marin *Okanagan*, prend un moment de répit. (ISC 82-2004 matelot-chef Wayne Loane)

Sentinelles invite ses lecteurs à lui soumettre des articles. Les intéressés sont priés de communiquer avec nous au préalable, en matière d'article seulement. Tout envoi devrait être signé et inclure une adresse de retour. Faites de *Sentinelles* votre publication et notre joie sera de vous servir.

Le contenu de cette publication peut être reproduit à condition d'avoir obtenu au préalable l'autorisation du directeur de la revue. Pour de plus amples informations, prière de communiquer à l'adresse donnée ci-contre ou au numéro de téléphone suivant: (613) 992-7012.

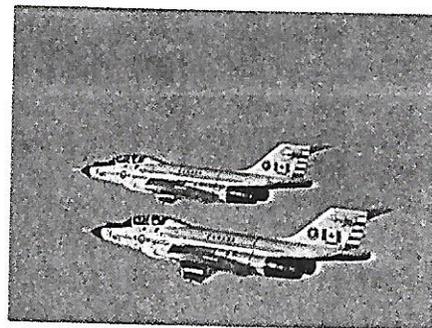
La revue SENTINELLE est publiée six fois par année par les Services d'information du ministère de la Défense nationale, sous l'autorisation du Chef de l'état-major



PAGE 12



PAGE 18



DANS LE PROCHAIN NUMÉRO
Les Voodoo

DIRECTEUR
Major C.G. Mills

RÉDACTEUR EN CHEF
Capitaine J. Marcotte

RÉDACTEURS
Capitaine R. Larouche
Major C. Gagnon

ASSISTANTE
À LA PRODUCTION
Marie Langlois

Volume 18, Numéro 1
ISSN-0037

CORRESPONDANCE. Prière d'adresser la correspondance au Rédacteur en chef, Sentinelles, Edifice Berger, 100 rue Metcalfe, pièce 1524, Ottawa, Ontario, K1A 0K2, Canada

de la Défense. Les opinions exprimées dans la revue n'engagent que la responsabilité de leurs auteurs et ne doivent en aucune façon être considérées comme des prises de position officielles.

ABONNEMENTS

Canada, 1 an \$9.50
Autres pays, 1 an \$11.40
Adresser les commandes et la correspondance concernant les abonnements au ministère des Approvisionnement et Services, Division de l'édition, Ottawa, Ontario, K1A 0S9, Canada. Les commandes doivent être accompagnées d'un chèque ou mandat postal établi à l'ordre du Receveur général du Canada.

PHOTOGRAPHIES. Prière d'adresser les commandes de photos publiées dans SENTINELLE à l'Office national du film, Photothèque, Centre des Documents du personnel, Tunney's Pasture, Ottawa, Ontario, K1A 0M9, a/s Dave Kingstone, et d'indiquer le numéro de négatif corres-

pondant. Si une photo reproduite dans SENTINELLE ne comporte aucun numéro de négatif, cela peut signifier qu'elle provient d'une source privée ou commerciale et qu'en conséquence copie de laquelle ne peut être obtenue de la Photothèque. Avant de donner suite à votre demande, la Photothèque doit recevoir un chèque visé ou un mandat postal établi à l'ordre du Receveur général du Canada, au montant exact de la commande. Une taxe fédérale de 9 p. cent et une taxe provinciale appropriée s'appliquent également pour les commandes autres que gouvernementales. Une liste de prix des photos peut être obtenue de la Photothèque, sur demande écrite ou en appelant au numéro suivant: 995-9444 ou 992-6378.

Composition et maquettes
Nancy Poirier Typesetting

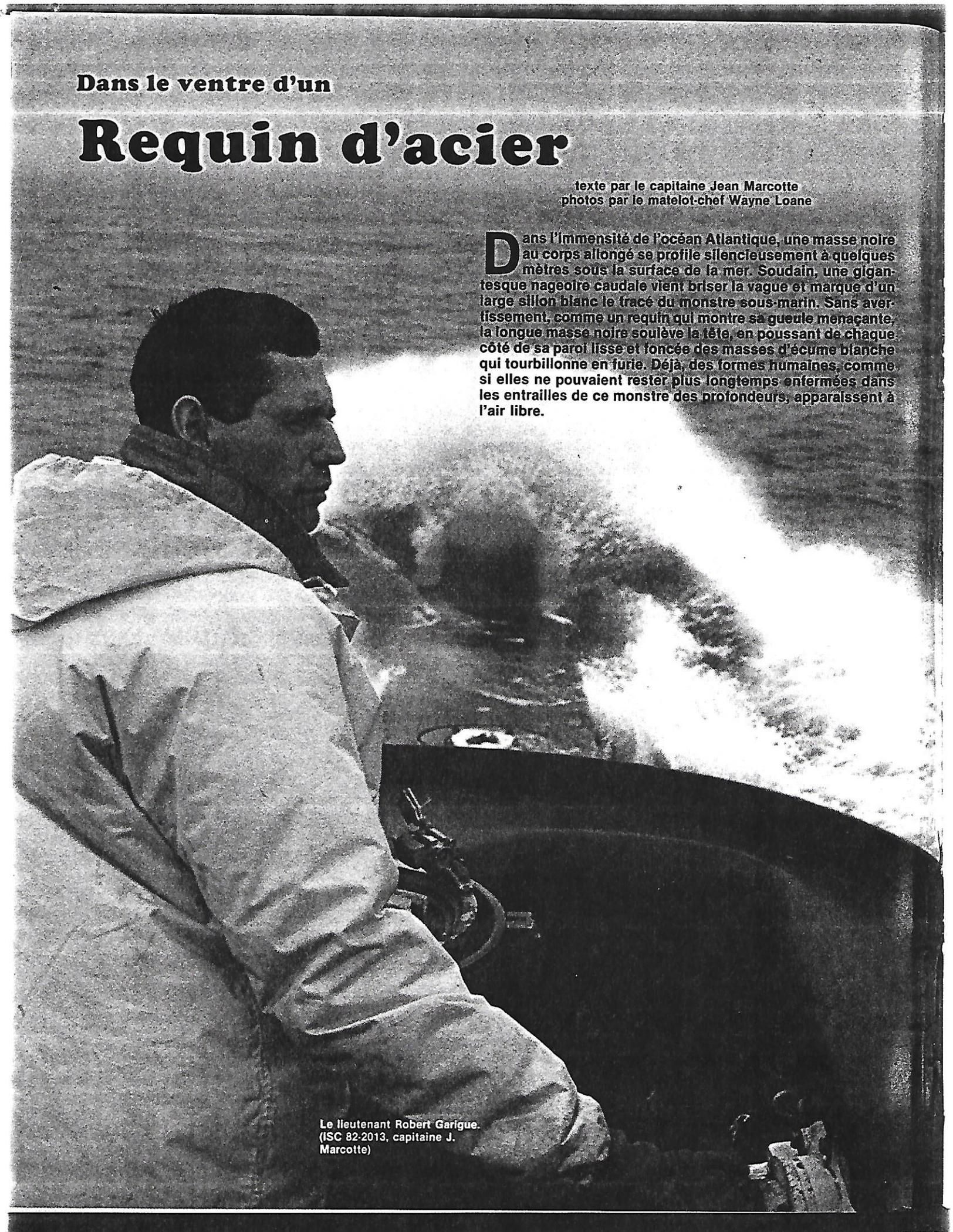
Imprimé par
Beauregard Limitée

Dans le ventre d'un

Requin d'acier

texte par le capitaine Jean Marcotte
photos par le matelot-chef Wayne Loane

Dans l'immensité de l'océan Atlantique, une masse noire au corps allongé se profile silencieusement à quelques mètres sous la surface de la mer. Soudain, une gigantesque nageoire caudale vient briser la vague et marque d'un large sillon blanc le tracé du monstre sous-marin. Sans avertissement, comme un requin qui montre sa gueule menaçante, la longue masse noire soulève la tête, en poussant de chaque côté de sa paroi lisse et foncée des masses d'écume blanche qui tourbillonne en furie. Déjà, des formes humaines, comme si elles ne pouvaient rester plus longtemps enfermées dans les entrailles de ce monstre des profondeurs, apparaissent à l'air libre.



Le lieutenant Robert Garigue.
(ISC 82-2013, capitaine J.
Marcotte)

Debout dans le kiosque du sous-marin, le lieutenant (M) Robert Garigue, accompagné d'une vigie, le matelot de 1^{re} classe Marcel Simard, scrutent attentivement l'océan qui s'étend à leurs pieds. Rassurés de pas être dans la trajectoire de débris ou d'un bâtiment, ils goûtent pour la première fois depuis quatre jours l'air frais et salin du large. Quelques mètres plus bas, une mer calme submerge, d'un va-et-vient régulier, le dessus du bâtiment. Ces deux hommes, malgré leur différent degré hiérarchique, s'accordent mutuellement le plus grand des respects. Ils arborent fièrement sur leurs poitrines les dauphins qui les consacrent sous-marinières.

DEVENIR SOUS-MARINIER

Les équipages des sous-marins canadiens peuvent compter sur le bout de leurs doigts les jours passés chaque année à leur port d'attache. L'*Okanagan*, par exemple, est resté près de 200 jours hors du port de Halifax, l'année dernière.

Pour les vaisseaux comme pour les équipages la vie est dure. Ne s'improvise pas sous-marinière qui veut. Seuls ceux qui persévèrent pendant les longs mois d'entraînement peuvent se voir épingler les deux dauphins de sous-marinière à leur uniforme.

En tout, il faut compter quelques six mois pour faire d'un marin de surface un sous-marinière accompli et plus de douze mois pour former un officier. D'abord, les candidats, tous volontaires et triés sur le volet, devront se soumettre, avant même de voir l'ombre d'un sous-marinière, à plusieurs tests physiques et psychologiques afin de prouver leur potentiel. Après les tests, il y aura des cours. Mais, quels que soient les cours et les examens qu'ils auront à subir sur le plancher des vaches, c'est en mer, dans le ventre d'un sous-marinière, qu'aura lieu le véritable test. Comme le souligne le maître de 1^{re} classe Paul Dubé, "il n'y a qu'en mer qu'on peut véritablement évaluer le potentiel des jeunes recrues qui nous arrivent. En quelques jours, les candidats comme l'équipage savent très bien qui va rester et qui va partir".

C'est sous la supervision presque constante d'un tuteur que les apprentis sous-marinières vont, au fil des mois, apprendre les rudiments de leur métier. À la fin de chaque mois, des examens viennent clôturer chaque niveau d'apprentissage. Pas besoin de dissertar lors de ces examens, tout se passe de vive voix, devant la machinerie en question. D'ailleurs chaque sous-marinière doit connaître le fonctionnement de chaque valve, de chaque tuyau et de

chaque cadran du bâtiment. "Dans une situation d'urgence, la vie de tout l'équipage dépend des connaissances de chacun, souligne le lieutenant de marine Graham Day, second à bord de l'*Okanagan*. La moindre erreur, pourrait être fatale."

Pour faire partie de l'équipage, en plus de connaître à fond chaque composante du sous-marinière, il faut avoir un caractère bien trempé. Il existe donc un autre test, moins officiel sans doute et beaucoup plus subtil, administré à petite dose par tout l'équipage, et que le futur sous-marinière doit aussi passer haut la main. Dès son arrivée, le néophyte est avisé que même son caractère sera mis à l'épreuve au cours des mois qui suivront. "Il faut absolument connaître de quel bois se chauffe chaque membre de l'équipage commente le matelot de 1^{re} classe Dan Reid alors qu'il finit sa partie de cartes, adossé à une torpille. Tout le monde doit y passer. Ce n'est pas en situation d'urgence qu'on peut évaluer le comportement d'un gars. A bord d'un sous-marinière, si un homme flanche, cela peut mener à la catastrophe."

VIVRE À BORD

Après avoir passé ses deux heures de faction sur la passerelle, à la merci des intempéries, le jeune Simard, transis de froid, attend son remplaçant. Emmitouflé jusqu'aux oreilles, le matelot de 3^e classe David Crowe monte lentement l'échelle du puits central qui relie l'intérieur du sous-marinière à la passerelle. Il se glisse sans dire un mot dans l'un des habitacles qui perce le sommet du kiosque, juste assez grand pour recevoir un homme et qui protège les marins contre toute chute malheureuse.

Un bref exposé de la situation à son camarade, une permission vite accordée par l'officier de quart et Simard pénètre à son tour dans le puits central. Il descend prudemment chacun des barreaux de l'échelle qui, corrodée par la mer lorsqu'elle s'y engouffre à chaque plongée, semble couverte de pustules. Encore quelques mètres de cet acier gluant pour atteindre le sas d'entrée. Il verrouille l'écrouille supérieure, assène un coup de pied sur le plancher et attend qu'un camarade vienne lui ouvrir l'autre extrémité du sas.

Un bref changement de pression, un léger sifflement et l'intérieur du sas est inondé de buée, de lumière et d'une senteur de mazout. Simard descend rapidement les derniers barreaux de l'échelle. L'intérieur du sous-marinière, comme un cocon protecteur, est chaud et rassurant.

Les centaines de cadrans lumineux, accrochés aux murs et au plafond, baignent la salle des contrôles d'une lumière incandescente. C'est le coeur et le cerveau du sous-marinière. Tout à bord est régi à partir de cette minuscule pièce. D'ailleurs, le rouge et le silence qui y règnent lui confèrent un air mystérieux et solennel. Seul le capitaine ou l'officier de quart brise de temps à autre le silence, d'un ton calme, pour transmettre leurs ordres. Ceux-ci, immédiatement répétés par celui à qui ils s'adressent, sont exécutés avec précision et rapidité.

Malgré ce décor digne d'un film de science-fiction, Simard traverse la salle des contrôles d'un pas rapide, sans rien regarder. Pour lui, tout cela est devenu routine. Son intérêt, pour le moment, se porte vers la cantine où une bonne soupe chaude l'attend. "Quelle que soit l'heure du jour ou de la nuit, commente le caporal-chef Carman Michel, un ancien cuisinier du Régiment aéroporté de Petawawa, nous essayons d'avoir une bonne soupe chaude au feu."

Le matelot de 1^{re} classe Marcel Simard quelques instants avant d'être relevé de son quart. (ISC 82-2014, capitaine J. Marcotte)



Partout on reconnaît ce souci de créer, malgré les conditions difficiles, une atmosphère de vie aussi agréable que possible.

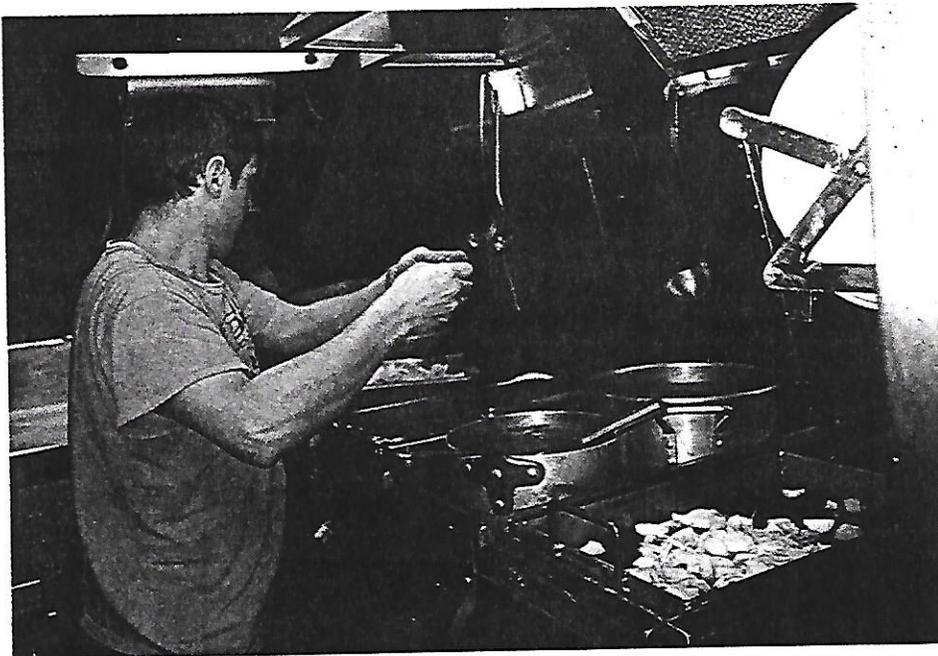
La cuisine, qui mesure à peine 150 cm sur 250, pose un véritable défi de rangement. "Pourtant, selon le caporal-chef Michel, on s'y habitue. Les premières fois, avec moins d'un mètre entre les fourneaux et les plaques chauffantes, pris dans le roulis et le tangage très accentué du sous-marin, j'avais l'impression, chaque fois que je sortais de ma cuisine, que c'était un véritable miracle si je n'étais ni brûlé ni ébouillanté. Maintenant, même si je répands à l'occasion un peu de soupe ou si je renverse un plat, je m'y sens bien à l'aise."

Le sous-marin peut emmagasiner suffisamment de provisions pour une croisière de trois mois. Mais, l'espace est tellement restreint que chaque centimètre carré supplémentaire consacré à la nourriture, l'est aux dépens de quelque chose d'autre. Habituellement, on refait provision tous les 10 à 14 jours. Vu l'espace limité dans les soutes à provisions, choisir et ranger les denrées fraîches, surgelées, déshydratées, et les conserves demande toujours beaucoup d'ingéniosité de la part du cuisinier.

La plupart du temps, les menus doivent être décidés avant d'entreposer la nourriture dans les compartiments. A cause du manque d'espace, les premières choses à être consommées seront placées les dernières dans le garde-manger.

Dans la cantine, le matelot de 1^{re} classe Simard, en bras de chemise, avale goulûment les tranches de pain qu'il a copieusement tartinées de beurre et de confiture. Quelques matelots attablés avec lui, discutent de leur dernière soirée passée au port de St John's (T.-N.). Dans un coin, un maître de 2^e classe est absorbé par la lecture d'un roman. Assis autour d'une petite table, de jeunes recrues s'évertuent à reproduire de mémoire tout le système hydraulique du sous-marin en vue de leur examen prochain. D'autres matelots, sirotant une boisson gazeuse, regardent une vieille émission de télévision enregistrée sur bande magnéto-scopique. L'atmosphère est détendue. Dans le sous-marin, la différence entre les grades est moins marquée. Partout on reconnaît ce souci de créer, malgré les conditions difficiles, une atmosphère de vie aussi agréable que possible. On ne peut pas vivre dans un sous-marin comme on vit sur un autre bâtiment. Si l'aspect extérieur des sous-marinières laisse supposer un laisser-aller ou une certaine insouciance, chacune de leurs activités n'en est pas moins régie par des règlements sévères

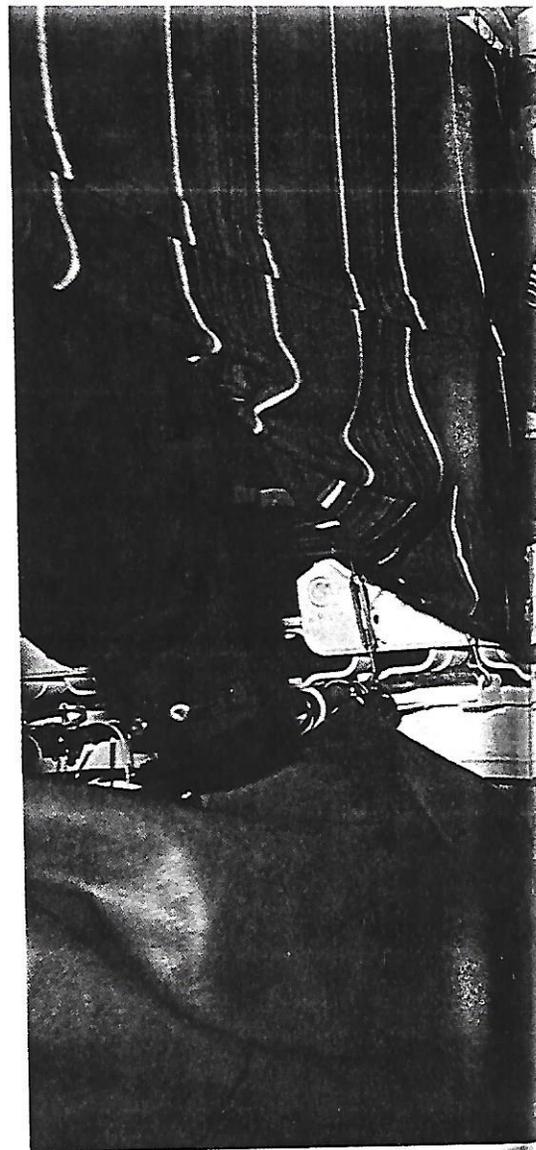
Le maître de 2^e classe Jean-Claude Gendron prépare le repas pour les quelque 65 hommes de l'équipage. (ISC 82-2015)

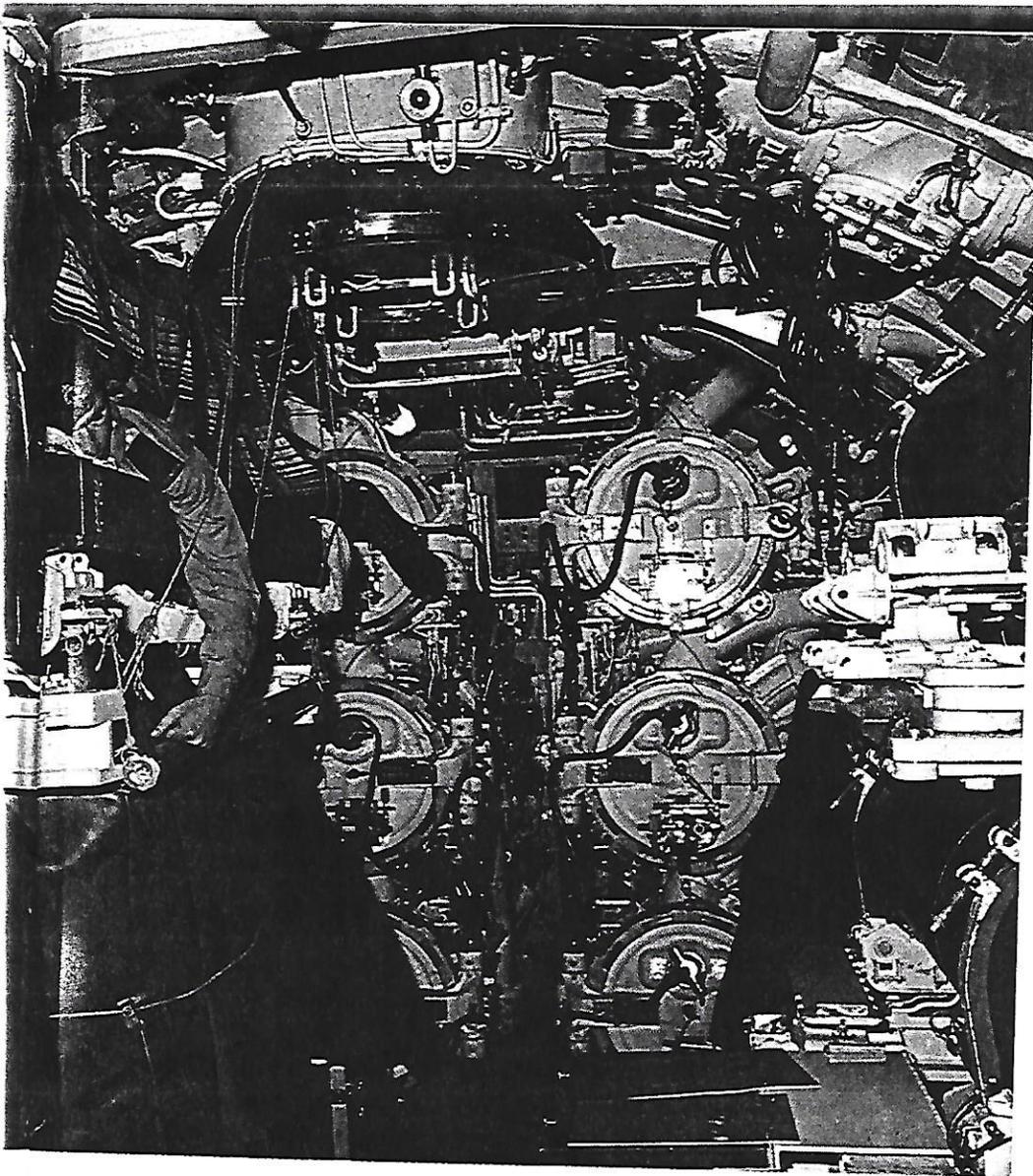


et une discipline de tous les instants.

Simard, qui vient de finir d'avaler son sandwich, peut enfin aller se reposer. D'un pas lent, plaquant régulièrement les mains sur les murs pour corriger l'effet du roulis, notre jeune marin s'engage dans un corridor trop étroit pour laisser passer deux personnes de front. Chaque fois qu'il rencontre quelqu'un, il doit se coller contre le mur pour le laisser passer. Tour à tour, le couloir se transforme en dortoir, en place de rangement, en salle des contrôles, en cantine, en salle des torpilles.

Le carré des officiers loge huit personnes dans un espace d'environ 250 cm de large sur 3 m de long. Cette garde-robe, comme quelqu'un s'est amusé à le qualifier, sert, selon le moment de la journée, de dortoir (quand les couchettes sont descendues), de réfectoire (quand les couchettes sont relevées), de salle de jeux (quand la table est desservie), de bureau (quand les jeux sont rangés) et de cinéma





Dans la salle des torpilles qui sert aussi de chambre un matelot se repose. (ISC 82-2016)

ON PLONGE

La salle des contrôles vibre à nouveau. Le lieutenant-commander Frank Scherber, planté au milieu de la pièce, chronomètre en main, ressemble à un chef d'orchestre battant la mesure. Tous connaissent par coeur les manoeuvres qui vont suivre. Chacun est attentif aux moindres mouvements du capitaine. Scherber lance ses ordres d'un ton calme et avec autorité. Chaque commandement est exécuté avec précision.

Soudain, le sous-marin adopte un angle de 15 degrés et glisse à fond de train dans l'eau glaciale de l'Atlantique. Les cartes sous-marines, les crayons, les ustensiles de cuisine, les revues et même les bottes sont projetés vers la proue. Le pilote, les yeux rivés à un cadran lit à haute voix chaque mètre de descente, 15-16-17. A 30m de profondeur l'*Okanagan* est stabilisé. Les sonaristes concentrés sur leurs écrans sont à l'écoute. L'exercice commence. La bataille entre le sous-marin et le *Sea King* va bientôt s'engager.

"Bert" et "Ernie", les deux moteurs diesel, sont arrêtés. Le bâtiment est maintenant propulsé par l'énergie accumulée dans ses batteries. "Il y a suffisamment d'énergie dans nos batteries pour illuminer pendant 24 heures une ville comme Baie Comeau", souligne le lieutenant (M) Garigue. Le "pigne" du sonar de l'hélicoptère qui vient frapper la coque du sous-marin est de plus en plus fort.

Scherber décide d'utiliser un vieux truc de la Deuxième Guerre mondiale: il fait plonger le submersible à travers une couche d'eau froide. L'eau n'y étant pas de même densité, fait dévier les ondes du sonar de l'adversaire. Avant

(quand l'écran est tiré). Une minuscule penderie au mur et huit petits tiroirs au plancher sont les seuls endroits de rangement. "L'espace est petit, souligne le lieutenant (M) David Ashling mais nous avons quand même un peu d'intimité."

A l'extrémité du sous-marin, entre les torpilles, les tubes, la tuyauterie et toutes sortes de mécanismes, on retrouve, empilées les unes sur les autres, les couchettes de l'équipage. Certains marins couchent dans des lits superposés, accrochés au mur du corridor. Ces derniers ne sont séparés des passants que par un rideau. Et partout, cette odeur de mazout qui imprègne tout le linge. En comparaison, la vie dans une tente roulotte est une vie de pacha.

Juste comme Simard allait fermer l'oeil, les haut-parleurs se mettent à cracher des ordres. Le bâtiment, pique soudainement du nez et le sous-marin plonge.

Couché tout habillé, comme c'est la pratique à bord, Simard esquisse un

léger sourire de contentement car il n'est pas de faction et une fois en plongée, le sous-marin va redevenir aussi stable que la main d'un chirurgien.

Lorsque les sonaristes sont à l'écoute et concentrés sur leurs écrans, l'exercice commence. (ISC 82-2017)



Devenir commandant de sous-marin, c'est la garantie d'assumer très jeune de lourdes responsabilités.

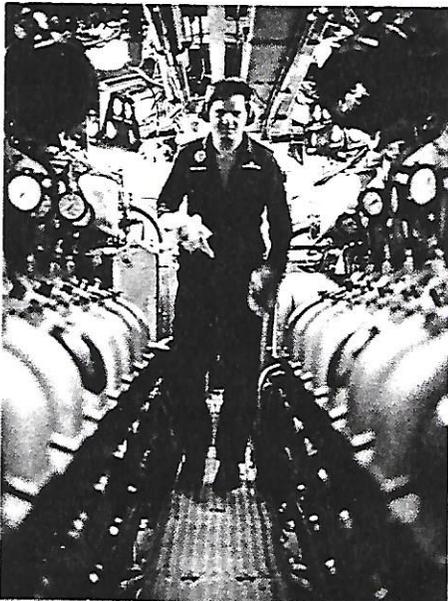
que les hommes de l'hélicoptère n'aient le temps d'apporter les corrections nécessaires, Scherber et son équipage sont déjà rendus quelques kilomètres plus loin. Curieux, Scherber décide de remonter à 15m de la surface et sort le périscope. Le vieux truc a encore marché. Scherber regarde avec une certaine satisfaction le *Sea King* qui continue sa recherche dans la mauvaise direction.

Le lieutenant-commander Scherber, comme tous les commandants de sous-marin, a bien mérité son poste. Tout l'équipage en est fier, et pour cause. Pour devenir commandant de sous-marin, il lui a fallu en plus d'accumuler beaucoup d'expérience à bord des sous-marins, réussir un cours donné par les Britanniques à Clyde en Écosse. Ce cours, l'un des plus dispendieux aux Forces canadiennes, accorde des diplômes à moins de 50 pour cent de ses étudiants. On le surnomme, "The Perisher". Cependant, pour ceux comme le lieutenant-commander Scherber qui le réussissent, c'est la garantie d'accéder très jeunes à un commandement comportant de lourdes responsabilités.

SOURNOIS, MUSCLÉ ET SILENCIEUX

Si l'*Okanagan* avec sa peinture noire et son profil qui révèle moins de la moitié de sa structure, possède déjà un air redoutable en surface, c'est en plongée qu'il est vraiment menaçant. Complètement submergé, il peut rester tapi dans un coin de l'océan, sans bruit, respirant

Le matelot de 2^e classe Steve McLellan s'occupe de ses deux bébés, "Bert" le moteur diesel de gauche et "Ernie", celui de droite. (ISC 82-2019, capitaine J. Marcotte)



Le lieutenant-commander Frank Scherber. (ISC 82-2018)

à l'aide d'un schnorkel et attendre sa proie aussi longtemps que les provisions en mazout et en nourriture tiendront. "En temps de paix, nous ne descendons jamais à moins de 55 p. cent de nos réserves de mazout pour des raisons opérationnelles, confie le lieutenant-commander Scherber; nous avons suffisamment de nourriture pour survivre pendant 90 jours et nous pouvons distiller l'eau de mer. Dans un véritable engagement, poursuit-il, contrairement à ce que plusieurs pensent, nous détecterions l'adversaire les premiers. Nous sommes armés de six tubes à torpilles à la proue et de deux autres à la poupe. Le submersible est une arme efficace et dangereuse".

Cependant, lancer des torpilles n'est qu'un des rôles que peut assumer le sous-marin. Sous la couverture des océans, par exemple, il peut servir à espionner l'ennemi. On peut attacher une caméra à son périscope et amasser des renseignements nécessaires à un débarquement. Au nez et à la barbe d'un adversaire, un sous-marin peut déposer et récupérer assez facilement un agent.

De plus, il peut, confortablement installé dans le lit d'un fleuve, contrôler minutieusement toute la circulation maritime d'un ennemi. Il peut tout aussi bien poser des mines, patrouiller le plateau continental ou aider à circonscrire la pollution. Mais surtout, et cela encore pour longtemps, il demeurera l'adversaire le plus redoutable des sous-marins ennemis.

ILS AIMENT LEUR MÉTIER

Tous volontaires pour servir à bord des sous-marins et faisant presque toujours bande à part même pendant les grands exercices maritimes, les sous-mariniens ont développé, au fil des ans, une personnalité particulière. "Nous avons toujours été différents du reste de la flotte, souligne le maître de 1^{re} classe Dubé. Nos conditions de vie sont beaucoup plus difficiles que celles de n'importe qui dans les Forces canadiennes. Voilà peut-être la raison pour laquelle nous avons développé, les uns envers les autres et quel que soit l'âge ou le grade de la personne, le plus profond des respects. Nous formons d'ailleurs une véritable famille liée entre nous non seulement par le métier mais aussi par le genre de vie que nous menons."

Le matelot de 1^{re} classe Simard a eu moins d'une heure pour se reposer avant d'aller remplacer le traceur radariste dans la salle de contrôle. Depuis cinq jours, il ne s'est ni changé, ni lavé, ni rasé afin d'économiser l'eau potable. Pourtant, lorsque par mégarde il réveille son voisin de dortoir qui couche dans le lit du bas, Simard, d'un ton moqueur lui lance: "Quelle belle vie. Je ne la changerais pour rien au monde. . . Qu'en penses-tu?" L'autre le regarde, pousse un juron et se retourne comme si de rien n'était. ■

Le maître de 1^{re} classe Paul Dubé penché sur une carte maritime trace la course du sous-marin. (ISC 82-2020)

