



Graham Scott: « Il demanderait ça. »

Marta Mulkins: « J'ai hâte de voir comment il répondra à cette question. »

Daniel Haché: « Noooooon !... ne lui demande pas ! Nous ne sortirons pas d'ici avant minuit !! »

mai 2024

À L'INTÉRIEUR

Regard vers l'avenir

Rencontrez notre nouvelle présidente de l'ARNC | p.2,7

« Stoker » chevronné

Darrin Mcagy – défini par sa passion pour la mer | p.3

Rend hommage aux Marins citoyens

'Le Coin de CVMC' pour saluer notre passé naval | p.6

Une conte « Magnificent »

Le Dr Granville Nickerson raconte un transfert déchirant en mer | p.9

Assemblée générale annuelle de l'ARNC – Marquer des jalons.

L'AGA du 15 avril a marqué une autre étape importante dans le redressement et l'avancement de l'ARNC. Non seulement nous avons maintenant une nouvelle présidente à la barre, mais le conseil d'administration, après de longues discussions, a approuvé un nouveau logo pour l'organisation.

Sans surprise, l'introduction du logo (qui ne doit pas être interprété comme un nouvel insigne) a suscité une certaine angoisse parmi certains membres qui n'étaient pas à l'aise avec le changement par rapport au « look » naval traditionnel. Bien que les visuels séculaires de l'ancre et de la barre du navire aient été soigneusement discutés par le comité de sélection et le conseil d'administration, il a été pensé qu'une rupture avec ces symboles nautiques particuliers fournirait une plate-forme unique et reconnaissable pour notre association. D'où l'incorporation de notre logo de drapeaux de signalisation bilingue – une marque unique et colorée.

Il a été expliqué qu'au fil du temps, l'organisation développerait un écusson ou un insigne avec la contribution des membres. Bien sûr, il s'agit d'un processus progressif pour trouver les bons identifiants qui représenteront notre organisation tournée vers l'avenir tout en attirant les membres jeunes et moins jeunes de tous rangs et de tous horizons.

Il s'agissait de l'AGA inaugurale de l'ARNC et malgré quelques problèmes techniques liés à certaines nouvelles technologies, la réunion en ligne s'est remarquablement bien déroulée. Environ 60 membres à distance et environ 25 membres du NCSM Carleton, d'où la réunion a eu lieu, y ont participé.



ASSOCIATION
DE LA RÉSERVE
NAVALE
DU CANADA

NAVAL
RESERVE
ASSOCIATION
OF CANADA

Le transfert en douceur du pouvoir de l'imperturbable et expérimenté Graham Scott après 3 ans et demi à la barre de l'Association à Marta Mulkins, la plus compétente et la plus aimable, garantira la réalisation de la vision et de la croissance continue de la nouvelle organisation. Ceci a également été soutenu par le Cmdre Pat Montgomery, commandant de la Réserve navale, qui était commandant par intérim de la Force pacifique au moment de l'AGA.

Lors d'un événement distinct, le commandant de la Marine, le Vam Angus Topphee, a déclaré à quel point il était ravi de la participation des divisions de la Réserve navale au recrutement pour la Force régulière, et en particulier pour le passionnant programme Expérience navale.

Le nouveau conseil d'administration a également été béni lors de la réunion et s'installe maintenant dans ses rôles de direction. Nous leur souhaitons à tous bonne mer et bon vent.

Pour le rapport du président, consultez-let [ici](#). ➕

Regard vers l'avenir.

Par Marta Mulkins, présidente de l'Association de la Réserve navale du Canada

L'assemblée générale annuelle d'avril 2024 a marqué le 9 de direction après les trois dernières années et demie sous l'excellent leadership de Graham Scott – une période qui a été témoin de l'Association UNTD sous le nom d'Association de la Réserve navale du Canada, et qui a également célébré le centenaire de la Réserve navale. Une période passionnante, l'Association n'aurait pas pu connaître le succès qu'elle a obtenu sans l'engagement et la vision non seulement du président, mais aussi de nombreux membres du conseil d'administration et des membres qui ont retroussé leurs manches pour honorer l'esprit des traditions de l'Association UNTD et de la Réserve navale – mais également avec un oeil plein d'espoir et de confiance envers nos prochaines étapes ensemble en tant que ARNC. Au cours de l'année écoulée, l'Association s'est élargie à tous les rangs et a réformé la structure du conseil et des comités ; a déployé des efforts concertés pour rétablir les liens avec le quartier général de la Réserve navale et les divisions locales de la Réserve navale, a modernisé les plates-formes

un effort soutenu pour achever le remarquable projet de Cénotaphe virtuel des marins citoyens et en collaborant avec d'autres institutions dans la préservation de l'histoire de la Réserve navale canadienne, en nous concentrant sur les ères plus récentes de l'expérience des marins de réserve.

Nous allons **soutenir** en recherchant et en établissant un dialogue avec les principales parties prenantes qui fournissent ou permettent divers services, soutiens et avantages pour les anciens combattants. La vision est de fournir une plateforme d'informations utiles aux membres de l'ARNC et, en retour, d'aider les différents fournisseurs de services à affiner leur compréhension

Je sais que nous ferons de grandes choses ensemble, merci encore pour votre confiance dans votre nouveau conseil d'administration et j'attends avec impatience l'effort partagé à venir !

de communication et a récemment élevé une troisième ligne d'activité aux thèmes déjà existants « Connecter » et « Se souvenir » - celui de « Soutien » - qui cherche à fournir une source de sensibilisation à la gamme de services et d'avantages dont les anciens combattants de la Réserve navale peuvent profiter.

À mesure que nous progressons dans notre nouveau modèle d'adhésion, la question que nous entendons de la part des recrues potentielles est : « pourquoi devrais-je adhérer ? » Nous voulons répondre à cette question en démontrant les effets et impacts réels que l'adhésion peut avoir aux niveaux national, régional et local comme suit:

Nous allons **Connecter** en offrant aux membres existants et potentiels des opportunités de se connecter les uns avec les autres par des communications continues et des événements sociaux aux niveaux régional et national – y compris certains qui peuvent être spécifiquement conçus pour attirer et impliquer de nouveaux membres, qui relient et unissent les générations et encouragent l'engagement. Cela implique également d'explorer la manière dont nous pouvons collaborer et soutenir les associations locales, partout où elles existent. Afin de faciliter la mise en relation, le Conseil d'administration envisage de mener une enquête pour connaître les intérêts et les idées des membres.

Nous nous **souviendrons** ben poursuivant les efforts en cours avec le projet d'archivage de l'UNTD, en établissant

de la Réserve navale et de ses anciens combattants en cours de route. Nous espérons que cet effort sera bien défini et lancé d'ici la fin de l'année.

Comme je l'ai dit dans mon discours à la fin de l'AGA d'avril, ma propre motivation à rejoindre l'Association était en grande partie ancrée dans mon respect et ma curiosité à l'égard de l'héritage extraordinaire de l'UNTD et de la différence qu'elle a fait au Canada. Malgré notre transition remarquable au cours des dernières années, je crois que nous restons véritablement ancrés dans cette excellente tradition, même si nous élargissons, engageons et accueillons chaleureusement l'ensemble de la circonscription de la Réserve navale dans nos rangs. Je sais que nous ferons de grandes choses ensemble, merci encore pour votre confiance dans votre nouveau conseil d'administration et j'attends avec impatience l'effort partagé à venir !

Salutations sincères,

Marta Mulkins

Observance de la Bataille de l'Atlantique.

Dimanche 5 mai 2024

La bataille de l'Atlantique s'est ouverte dans les premiers jours de la Seconde Guerre mondiale alors que des navires de guerre fascistes, principalement des sous-marins, parcouraient l'Atlantique Nord en coulant des navires marchands et militaires. Alors qu'un terrible tribut était infligé aux convois, qui approvisionnaient désespérément la Grande-Bretagne, la Marine royale canadienne, ainsi que ses Alliés, ont finalement surmonté la menace, et les Alliés ont pu inverser le cours de la guerre. +



1939-1945

Quelle vie misérable, pourrie et sans espoir... un Atlantique si agité qu'il semble impossible que nous puissions continuer à subir ce martèlement sans fin et rester en un seul morceau... s'accrocher à un convoi est un travail à plein temps... l'équipage est presque stupéfait par le caractère cauchemardesque de tout cela...

...et nous continuons notre route heure après heure...

Frank Curry, de la Marine royale canadienne, a écrit ces mots dans son journal à bord d'une Corvette en 1941, pendant la guerre. Bataille de l'Atlantique, la plus longue bataille de la Seconde Guerre mondiale.

Un marin pour toutes les saisons.

M1 DMech (à la retraite), Darrin Mcagy

Quand vous parlez des citoyens marins M1 DMech (à la retraite) Darrin Mcagy est l'un de ces vieux sels que les capitaines de navires donneraient leurs dents pour avoir à bord... et ils l'ont fait. Défini par sa passion pour la mer et ses 20 années d'expérience en tant que technicien de salle des machines dans la MRC et la Réserve navale, « Intrepid » est le surnom de Darrin.

Darrin Mcagy a servi dans la Marine royale canadienne de 1977 à 1986. Il a ensuite travaillé sur les plateformes pétrolières. Lorsque cette industrie a commencé à s'effondrer, il a mis à profit sa vaste expérience en génie maritime pour obtenir un emploi actif dans la Réserve navale auprès du NCSM *Scotian* en 1987. « Je n'ai eu aucune difficulté à entrer quand ils ont appris que j'étais un 2D certifié », raconte-t-il.

Darrin avait quitté la MRC après avoir obtenu une certification dans divers départements d'ingénierie sur de nombreux types de navires et après être devenu un expert en turbines à gaz. « Nous, les « stokers », étions les véritables ingénieurs du navire. Je sentais que nous avions l'admiration de tous les officiers supérieurs qui savaient que nous étions les garants essentiels du cœur du navire.

Darrin était technicien de salle des machines sur la nouvelle classe de navires de la Marine canadienne et raconte avec fierté son niveau de compétence. « Je connaissais pratiquement toutes les valves du NCSM *Iroquois* et du NCSM *Algonquin*.

Darrin revient sans cesse à un mantra personnel : « Il s'agit de faire le travail. »

J'avais littéralement démonté leurs moteurs, les turbines à gaz, les générateurs, les diesels, les systèmes de carburant, etc. Et je savais certainement comment réparer les boîtes de vitesses.

Avec toute cette expérience, il déplore de ne pas avoir progressé plus rapidement dans sa carrière. « Lorsque je suis entré dans la Réserve navale en tant que matelot-chef, j'ai découvert que j'étais à des années-lumière au-delà d'eux et j'ai été particulièrement reconnu pour mon expérience dans la salle des machines. Un commandant m'a dit : « J'ai le permis de conduire, mais tu es la clé. »

« J'ai fait beaucoup de choses en relativement peu de temps dans la Réserve. Très tôt, je suis devenu président du

mess du NCSM *Scotian*; j'étais dans le premier « tattoo » militaire ; j'ai formé des officiers subalternes ; et j'ai navigué sur toutes les classes de navires dont disposaient la Réserve navale.

Sa première affectation en mer avec la Réserve a eu lieu juste après avoir rejoint le NCSM *Scotian* lorsqu'il a été affecté à temps plein au NCSM *Porte St. Jean*. Il a ensuite navigué à bord du NCSM *Porte St. Louis* pendant deux ans.

Darrin se souvient d'un été de formation d'élève-officier alors que le *Porte St. Louis* effectuait un exercice de remorquage au large de la côte ouest. De manière effrayante, l'aussière de remorquage s'est retrouvée happée par son hélice pendant le mode de récupération. Les révolutions furent immédiatement stoppées et le capitaine voulut couper la ligne.

Darrin raconte l'incident : « J'étais matelot mais j'étais deuxième mécanicien du « Pig-boat ». A l'époque, André Benato et Eric Valentine, tous les deux manoeuvriers, étaient pris dans l'action. Nous avons eu une grosse houle. Et juste avant qu'ils ne coupent la ligne, j'ai convaincu André et Eric de m'aider à franchir le bord pour voir si je voyais quelque chose. Ils m'ont attrapé par ma ceinture et mes sangles et m'ont descendu sur la poupe la tête la première et m'ont chronométré avec les vagues, m'abaissant puis me soulevant. Après que l'hélice ait été brièvement mise en marche arrière, nous avons finalement pu dégager et sauvegarder la ligne.

Lorsque des officiers passaient par la DNI pour obtenir leur brevet de quart ou leur brevet de commandant de navire de guerre mineur, ils étaient inévitablement soumis à l'examen minutieux du M I Mcagy. « Au cours d'une saison, je recrutais 12 futurs commandants de « Gate Vessels » et je les formais pour qu'ils acquièrent une compétence générale sur le métier de technicien de sale des machines. Souvent, nous faisons des farces pour les garder humbles, ce qui rendait l'environnement d'apprentissage beaucoup plus détendu.

Darrin a ensuite navigué avec le capf Dave Edmonds, qui est devenu capitaine du navire-école de dragage de mines NCSM *Anticosti*. Mcagy se souvient du jour où *Anticosti* était à quai à Bridgewater : « Lors d'une fête, Dave Edmonds et moi, ainsi que des Premiers maîtres, des officiers de commandement et plusieurs officiers, étions sur l'aile du pont en train de boire du « Moose Milk. »

Le NCSM *Anticosti* a servi dans les Forces maritimes de l'Atlantique de 1989 à 2000 comme navire-école de déminage en préparation du projet de navire de défense côtière (MCDV) qui a produit les navires de la classe Kingston à la fin des années 1990.

Le NCSM *Porte St. Louis* et le NCSM *Porte St. Jean* faisaient partie d'un certain nombre de navires-portes construits au début des années 1950 pour s'occuper des filets anti-sous-marins qui protégeraient les principaux ports canadiens en cas de guerre. Leur fonction principale en temps de paix était de donner aux réservistes navals une expérience de navigation en mer.



Le NCSM *Fort Steele* était autrefois un navire de la GRC jusqu'en 1973, date à laquelle il a été remis en service et transféré à la Réserve navale. Elle et les anciens Coast Guard Cutters *Rapid* et *Rally* étaient principalement utilisés pour la formation des réservistes navals.

Le NCSM *Iroquois* était le navire principal des destroyers de la classe Iroquois de la Marine royale canadienne, également connue sous le nom de classe Tribal ou classe 280.



Le bateau de Darrin Mcagy *Absolutely* avant de se lancer dans un carénage de luxe. Mcagy prévoit prendre sa retraite dans quelques années et, avec son épouse Terri, naviguera *Absolutely* vers le Canada atlantique via l'île d'Anticosti et les Îles de la Madeleine.

Sur la jetée, la femme de Dave vient le chercher dans leur Cadillac verte classique, toute habillée de chrome et klaxonnant d'énormes lumières. « À ce moment-là, Dave Edmonds descendait passerelle en titubant pour rejoindre sa femme. La voila maintenant, bougeant la voiture d'avant en arrière pour essayer de faire demi-tour. Nous avons éclaté de rire et j'ai dit à notre signaleur: « Faisons retentir le klaxon du navire à chaque mouvement qu'elle fait ». Et nous l'avons fait avec enthousiasme! »

« Dave était un homme tellement élégant... mais là, il nous faisait un doigt d'honneur alors qu'ils accéléraient vers le haut de la colline depuis la jetée. Nous nous sommes tellement amusés dans ce petit navire. Le Capf Edmonds m'a remercié pour l'énorme impact que j'avais eu sur son « succès opérationnel ».

Mcagy a navigué à bord du NCSM *Anticosti* de 1990 à 1994.

Darrin revient sans cesse à un mantra personnel : « Il s'agit de faire le travail. » Il se souvient qu'en 1984, il avait servi à bord du NCSM *Iroquois* lors d'un exercice de l'OTAN lorsqu'il s'était porté volontaire pour ramper à l'intérieur d'une turbine à gaz pour rechercher une fuite de carburant. « Je me suis assis à l'intérieur pendant qu'ils effectuaient un démarrage à chaud pour atteindre 25 000 chevaux-vapeur. Au milieu de la chaleur et des hurlements, j'ai réussi à trouver la fuite et nous avons terminé la réparation. Si je ne l'avais pas fait, nous aurions très bien pu avoir un incendie dans notre moteur et cela n'en aurait été que pire.

Il dit : « Avant, je faisais du bénévolat pour à peu près tout. Et c'est quelque chose que j'ai toujours défendu pour mes neveux qui sont tous deux militaires. L'expérience variée acquise grâce au bénévolat sera toujours très utile. »

Darrin Mcagy, comme ses turbines à gaz bien-aimées, ne peut s'empêcher d'accélérer le rythme lorsqu'il parle de ses diverses années dans la Réserve. Il admet que sa prise de risque a presque eu raison de lui à l'occasion, mais sa chance a généralement tenu bon, comme le moment où il a eu la possibilité de passer du temps en cellule ou de se « porter volontaire » pour le premier Tattoo militaire. Il a choisi cette dernière solution et dit avoir passé un moment inoubliable.

Darrin garde de bons souvenirs de sa navigation sur la rivière Lehavre à bord du NCSM *Cormorant* et de son

temps dans ce qu'il appelle la mini flottille de bateaux de patrouille - les NCSM *Rapid*, *Rally* et *Fort Steele*. Il a toujours été l'homme de service spécial en mer aux commandes de *Fort Steele*. « J'ai remonté le fleuve Saint-Jean jusqu'aux chutes réversibles et jusqu'à Gagetown avec ces trois petits bateaux. Nous sommes allés dans des centaines de ports pour montrer le drapeau pendant mon séjour avec eux. »

En 1994, Darrin a joué un rôle clé dans le carénage d'*Anticosti* et *Moresby* à Marystown, à Terre-Neuve, qui a duré 14 mois. Il s'est ensuite rendu aux chantiers navals de Saint John's pour participer à une importante remise en état du système hydraulique.

Il fut bientôt sollicité par le groupe de maintenance qui souhaitait qu'il travaille sur le prochain programme MCDV. Mais l'attrait d'une toute nouvelle orientation de carrière à Windsor, en Ontario, l'a attiré et il a ensuite quitté la Réserve en 1996 pour travailler à l'usine Chrysler de Windsor.

« J'ai travaillé dans la production chez Chrysler avec toutes les subtilités du montage de voitures ensemble, ainsi que dans d'autres secteurs de l'entreprise, ce que j'ai vraiment apprécié. Finalement, une autre opportunité s'est présentée et je suis devenu apprenti plombier à l'âge de 56 ans. Je suis maintenant un artisan qualifié. »

Darrin aurait pris sa retraite il y a des années sans sa passion pour les bateaux. Lui et sa femme possèdent leur troisième bateau. « Nous l'avons complètement vidé et remplacé les moteurs, les propulseurs, tout le nouveau système électrique, etc. J'aime vraiment les bateaux et j'ai navigué de Fort Myers, en Floride, à Windsor, en Ontario, principalement par mes propres moyens. J'ai été poursuivi le long de la côte par l'ouragan Dorian... c'était amusant, mais une histoire pour une autre fois ! »

Le M1 Darrin Mcagy, 64 ans, possède une réserve inépuisable d'histoires et d'anecdotes qu'il aime partager et sans aucun doute certains de nos lecteurs ont eu la chance de lever un verre avec lui. Il est clairement un homme reconnaissant qui attribue son amour de la vie et ses succès à ses nombreuses années sur les navires et aux autres opportunités et amitiés nouées dans la Réserve.

L'ARNC lui souhaite la bienvenue en tant que nouveau membre de l'Association. +

Darrin Mcagy





Survivants du
dragueur de mines
NCSM *Esquimalt*
attendant d'être
secourus en mer
au large d'Halifax,
le 16 avril 1945.



Le coin CVMC.

Naufrage du NCSM *Esquimalt*, le 16 avril, 1945

Le NCSM *Esquimalt*, un dragueur de mines de classe Bangor, effectuait des patrouilles anti-sous-marines près des approches du port d'Halifax dans la soirée du 15 avril, 1945 lorsqu'il fut touché par une torpille de sous-marin allemand et coula en moins de 5 minutes. Son équipage n'a pas pu envoyer de signal de détresse ni lancer de bateaux, mais les quelques survivants ont pu s'accrocher à quatre flotteurs Carley surpeuplés. Sur l'équipage de 71 personnes, 44 hommes sont morts lors du naufrage de l'*Esquimalt* ou en attendant d'être secourus. Quarante-trois des morts ont servi dans la MRC et la RMRC. Trois des morts de guerre ont été reconnus pour leur bravoure. Il s'agit de :

Matelot de 1re classe (Steward)

James Ralph Conn, de Hillcrest, Alberta

Maître Carleton John Jacques

(Artificier de la Salle des Machines),

de Windsor, Ontario

Matelot de 1re classe Herbert Russel Knight,

de Cottom, Ontario

Pour plus de détails, lien vers CVMC [ici](#). +



Service rendu pour
les blessés du
NCSM *Esquimalt*.



Présentation du chèque de l'ARNC.

Dave Winkler, au nom de l'ARNC, présente un chèque au vice-président du mess du NCSM *Venture*, le Capc Riley Monsour, en remerciement pour le soutien apporté à la conférence de l'association UNTD et aux célébrations du centenaire tenues à Victoria, en Colombie-Britannique, en mai 2023. C'était un de trois chèques présentés par l'ARNC pour reconnaître la contribution des officiers, sous-officiers et MR du NCSM *Malahat*, du 443e Escadron d'hélicoptères maritimes et des officiers subalternes attachés de diverses manières à *Venture* qui ont aidé aux visites de *Venture*, du chantier naval, des navires, du contrôle des avaries et de l'École de plongée. Ce chèque contribuera à l'amélioration des installations et des activités locales. +



Pleins feux sur notre nouvelle Présidente de l'ARNC.

Commodore Marta Mulkins, OMM, CD

Crédit – MDN

La commodore Mulkins est architecte paysagiste professionnel, cadre dans la fonction publique fédérale et officier dans la Réserve navale.

Elle a débuté sa carrière navale en 1985 à Montréal et a depuis servi comme officier de guerre navale (anciennement maritime de surface) dans des unités de réserve à travers le pays et comme officier de navire dans plusieurs classes de navires. Prenant du temps pendant ses études universitaires et grâce à des congés occasionnels de sa carrière civile, elle a occupé des postes en mer à responsabilités croissantes, qui ont culminé en juillet 2003 avec sa prise de commandement du NCSM *Kingston*. Après deux ans de commandement en mer, elle a travaillé aux communications stratégiques au Quartier général de la Défense nationale et, en 2006, elle a été déployée à Kaboul, en Afghanistan, pour une période de six mois dans le cadre de l'Opération ARGUS, l'équipe consultative stratégique des Forces canadiennes – Afghanistan. Une fois de retour dans sa carrière civile, elle a occupé d'autres postes à temps partiel au sein de la Réserve navale, notamment en tant que Conseillère de la branche des opérations et de l'occupation maritime de surface, et commandant du NCSM *Carleton*. À la fin de 2014, elle a été nommée capitaine régional pour la région du Centre (Ontario), puis nommée commandant de la Réserve navale en juin 2015. Depuis 2018, elle est conseillère spéciale de réserve auprès de la Marine royale canadienne et du Chef de réserve.

La commodore Mulkins est titulaire d'un baccalauréat en architecture paysagère de l'Université de Toronto, d'une maîtrise en études de défense du Collège militaire royal du Canada (CMR) de Kingston et, après une année d'études au United States Navy War College de Newport Rhode Island, a obtenu une



Commodore Marta Mulkins

maîtrise en relations internationales de l'Université Salve Regina.

Après avoir passé trois ans en tant que commandant de la Réserve navale, elle est retournée à sa carrière civile, maintenant comme cadre au ministère de la Défense nationale où elle a travaillé dans la direction des données, de l'innovation et de l'analyse (DIA) et dirige actuellement le contentieux ministerial Équipe de surveillance.

La commodore Mulkins est membre de l'Association des architectes paysagistes de l'Ontario et de la Société canadienne des architectes paysagistes. +

L'ARNC souhaite la bienvenue à Marta en tant que nouvelle présidente de l'Association et affirme une gratitude infinie à Graham pour ses années de leadership dévoué.



Vidéos sur le site de l'ARNC.

Regarde « **How and Why the Haida Was Saved** » L'histoire de l'achat du NCSM *Haida* à la Marine pour le sauver de la casse et de son voyage à Hamilton racontée par Peter Ward. Cela s'ajoute au matériel historique rassemblé [ici](#). +





Lettres

Fig. 1 –
Drapeau K1LO
Je souhaite
communiquer
avec vous

Repose en paix - Capc (à la retraite) Ron Ritchie, *Malahat '64*

J'ai le triste devoir de vous informer que Ron Ritchie est décédé paisiblement le 23 février. Sa célébration de la vie a eu lieu à Courtenay en Colombie-Britannique le 6 avril. Ron nous manquera, en particulier son attitude agréable et décontractée. Toujours joyeux et attentionné, sa carrière tout au long de sa vie a consisté à enseigner aux jeunes des compétences scientifiques au secondaire.

Sa deuxième carrière s'est déroulée dans la Réserve navale où il s'est joint au NCSM *Malahat* dans le cadre du programme UNTD alors qu'il était à l'Université de Victoria. Il est ensuite resté dans la Réserve navale pendant de nombreuses années. Il s'est ensuite joint à l'organisation des cadets de la Marine où il a enseigné et dirigé des jeunes au camp des cadets de la Marine *Quadra* chaque été pendant de nombreuses années jusqu'à sa retraite.

Voici une citation de Bill Clearihue qui résume bien nos sentiments à propos de Ron :

« Neil Sorsdahl (*Unicorn '64*), Glen Power (*Tecumseh '64*) et Ron et Art étaient ensemble dans la version 1967 du cours « Nav-AIO », vivant sur le « *Fred* » à Esquimalt. Parmi les personnages que nous avons tous rencontrés à cette époque, Ron a été élu « M. Nice Guy in Perpetuity. »

Cordialement,
Art Kuiper, *Donnacona '64*

Nous sommes impatients de recevoir vos lettres à :
Connexions@navalreserveassociationofcanada.ca

Avantages sociaux d'ACC

J'ai développé une perte auditive il y a quelques années et j'avais besoin d'appareils auditifs. Mon médecin m'a suggéré de demander une aide financière aux Anciens Combattants, même si je n'ai jamais été dans la Marine régulière et que je n'ai jamais dépassé le grade d'élève-officier. J'ai postulé, faisant référence au fait qu'à l'entraînement au tir de l'UNTD à Cornwallis, il n'y avait pas de protection auditive, ni à bord lors de l'utilisation des gros canons. J'ai la demande après environ six mois. Puis, de façon inattendue, j'ai reçu une lettre de la Croix Bleue approuvant les appareils auditifs, dont je bénéficie désormais. Assurez-vous de consulter le site web d'ACC pour connaître **tous les avantages possibles**.

John Paul Bertram, *Donnacona '62*

Recherche de DVD

J'ai déménagé à Calgary l'été dernier pour me rapprocher d'un de nos fils étant donné notre âge avancé.

Ce faisant, j'ai rejoint un petit groupe qui a rejoint l'UNTD au cours de l'année précédant sa disparition. Des gens biens.

J'ai essayé d'acheter ce DVD « No Country for Young Men » mais il semble en rupture de stock !

Y a-t-il quelqu'un que vous connaissez qui en aurait une copie ?

Je suis sûr que mon groupe UNTD l'apprécierait.

Ed Arvisais, *Carleton '60*

NDLR : De temps en temps, nous avons vent de belles histoires et cherchons à les partager avec nos lecteurs. Voici un formidable souvenir, magnifiquement écrit, du Dr Granville Nickerson, qui a travaillé à la Réserve de la MRC de Montréal de 1950 à 1953. Il était le père d'un bon ami de Ross Connell et nous remercions Ross d'avoir envoyé ceci à « Connexions ».

Le Dr Nickerson raconte son histoire déchirante alors qu'il était un jeune Itv chirurgien. Il a dû être transféré par mer agitée depuis le porte-avions NCSM Magnificent pour apporter une aide médicale d'urgence à un marin de l'un des destroyers qui l'accompagnait. Ce qui suit sont de brefs extraits de l'article complet qui peut être consulté [ici](#).

Comment j'ai failli gagner la médaille George.

Par Dr Granville Nickerson

Nos navires avaient été en mer pendant deux semaines - un porte-avions et deux destroyers qui l'accompagnent. Un malaise envahit l'équipage alors que l'avertissement d'un vent imminent se répandait dans tout le porte-avions, vingt-deux mille tonnes d'acier avec un effectif de deux mille hommes. Les jeunes gens sont anxieux en attendant une tempête ; les marins plus âgés deviennent quelque peu superstitieux.



Un porte-avions canadien dans une mer agitée.

Lorsque nous avons rencontré le vent, qui ressemblait davantage au rejeton bâtard d'une tempête et d'un ouragan, il a frappé comme un missile exocet. Alors que la nuit tombait, le porte-avions lui-même semblait ressentir l'anxiété alors qu'il s'enfonçait dans les profondeurs et les hélices nues gémissaient avec leurs vibrations laborieuses et étranges. Une tempête en mer pendant la nuit est une expérience inquiétante, et parmi les deux mille marins à bord, il y avait peu d'activité notable. Comme des oiseaux dans une tempête, l'équipage semblait disparaître.

Le lendemain fut un spectacle d'une beauté magnifique et tumultueuse. Le ciel était d'un gris laid et menaçant ; mais un fond approprié pour la frénésie bleu-vert de la mer, avec des vagues aussi hautes que des maisons. Des jets d'embruns blancs jaillissaient avec mépris comme s'ils crachaient sur le navire, frappant ses pavois comme des éclats d'obus, et le vent gémissait désespérément, ne s'arrêtant pas pour reprendre son souffle. De façon inattendue, nous avons perdu de vue les destroyers dans la tempête. De manière encore

Le ciel était d'un gris laid et menaçant ; mais un fond approprié pour la frénésie bleu-vert de la mer, avec des vagues aussi hautes que des maisons.

plus inattendue, un signal a été émis : « Matelot inconscient ; équipage énervé ; veuillez envoyer un médecin »...

...À 15 heures, j'ai escaladé le flanc du monstrueux navire, vêtu de Burberry, d'un gilet de sauvetage et de chaussures, avec une corde autour de la taille, la seule sécurité pour me sauver de la mer, je me sentais un peu comme Jonas ou peut-être Moby Dick alors que je descendais le côté du géant sur l'échelle élastique qui pendait. Deux mille hommes observaient ma descente.

Alors que le grand monstre se retournait sur tribord, j'ai été précipité vers la mer agitée avec des vagues d'intentions meurtrières. Une immense acclamation monta de deux mille gorges comme un grand diapason, me procurant une exaltation inattendue. Soudain, j'ai été choqué par la réalité lorsque mes genoux ont fléchi et j'ai été rapidement porté vers le haut avec le roulis du grand navire vers bâbord. Up-up-UP, et une voix a crié d'en haut : « Jaysus Doc, tu auras la médaille George pour ça ! »...

...Il y eut un martèlement des plus violents alors que la chaloupe basculait et plongeait vers le destroyer, que je ne pouvais pas voir au-dessus des vagues tumultueuses. Il me semblait que j'étais passé d'une

situation désespérée à une autre, et une fois de plus, un grand rugissement enthousiaste de l'équipage du navire apporta une nouvelle détermination et une nouvelle force. Tout cela ressemblait à un grand acte de divertissement – exaltant, insensé et plutôt drôle. L'atterrissage sur le destroyer fut un autre épisode de confusion et de folie. Initialement, la proue et l'arrière étaient sécurisées tandis que deux douzaines de marins costauds se battaient avec les cordes et les poulies pour amener la chaloupe à bord, mais la sécurité arrière a glissé et l'embarcation a oscillé dans les airs comme un pendule ou un condamné suspendu à un bateau potence.

Nous avons basculé d'abord à bâbord, puis à tribord, nous écrasant contre le flanc du destroyer. À ce stade, j'en avais assez enduré. Désobéissant à

l'ordre ridicule du lieutenant de "rester immobile", car tout au plus je m'accrochais désespérément, au prochain choc contre le côté du destroyer, j'ai sauté, saisi le rail en câble d'acier et me suis hissé à bord. J'y suis parvenu et j'ai été accueilli avec enthousiasme par le capitaine anxieux qui a souri lorsque j'ai déclaré : « Chacun pour soi dans une tempête ». J'ai été immédiatement conduit à la timonerie...

...J'ai commencé mon examen par les signes vitaux – Pouls 84, température normale, respirations 16, sans aucune odeur d'acétone, tension artérielle 120/60. L'examen général par ailleurs était non contributif, et notamment le système nerveux central paraissait intact, les réflexes tendineux et cutanés présents, la flexion plantaire et le fond optique normaux. J'ai levé les yeux vers les visages étonnés et, malgré la mer violente, tout semblait immobile lorsque j'ai annoncé : « Il fait semblant ! » Le Capitaine rétorqua sévèrement : « Vous êtes fou ! » +

NDLR : Pour découvrir la conclusion divertissante de l'histoire du chirurgien, consultez l'histoire complète à l'adresse [ici](#).

Le Dr Nickerson (1922-2020) a servi dans la Réserve de la MRC au NCSM *Donnacona* de 1950 à 1953. Le porte-avions dans son histoire était probablement le NCSM *Magnificent*. L'histoire est publiée avec la permission de sa fille, Marnie Marler, en mars 2024.

Le NCSM Hunter accueille les membres de l'équipage du NCSM Windsor.

À la mi-mars, le Capc Harrison Nguyen, commandant du sous-marin canadien NCSM *Windsor* et trois membres de l'équipage du navire ont effectué une visite de bonne volonté à la ville de Windsor, homonyme de leur sous-marin.

En plus d'être accueilli par les pères de la ville et l'Association navale du Canada, le NCSM *Hunter* a accueilli le Capf Nguyen et son équipe qui ont donné une séance d'information 101 sur le sous-marin aux membres du *Hunter* et à d'autres contingents militaires de la ville de Windsor. +



NCSM *Windsor* présentation au NCSM *Hunter*.

g à d - Ltv *Virgin*, pm 2 *Smith*, S1 *Trask*, capc *Harrison Nguyen*, capf *Richard Hillier* (Commandant du NCSM *Hunter*), capc *Elliot* et ens 1 *Jessica Elliott*.

Le marin du NCSM Discovery rend hommage à la Tombe du Soldat inconnu.

Ens2 Alexandre Houry, Affaires publiques MARPAC,
(Avec la permission du « The Lookout »)

Monter la garde à la Tombe du Soldat inconnu au Monument commémoratif de guerre du Canada à Ottawa est un grand honneur et un privilège que peu de militaires en reçoivent. C'est une tâche remarquable qui demande force et endurance.

Dans le cadre du Programme national de sentinelles (PNS), les Forces armées canadiennes ont envoyé des sentinelles monter la garde au Tombeau du 9 avril au 10 novembre, sept jours sur sept depuis 2014.

Le matelot de 1re classe (Matl) Steven Wei du NCSM *Discovery* a été agréablement surpris d'avoir été choisi comme l'un des deux représentants de la Réserve navale à participer au PNS de cette année.

je me suis senti fier d'honorer directement ce militaire », a déclaré Matl Wei.

Un jour, alors que Matl Wei était de service, la mère du caporal (Cpl) Nathan Cirilio a visité le tombeau. Le Cpl Cirilio a perdu la vie en 2015 alors qu'il était en service comme sentinelle au même endroit où se trouvait actuellement Matl Wei.

« C'est à ce moment-là que l'importance de tout ce que nous faisons, l'endroit où nous nous trouvons et la raison pour laquelle nous le faisons se sont réunis », a déclaré S1 Wei. « Nous étions là où il se trouvait autrefois, et il mérite d'être honoré et qu'on se rappelle de lui. »

Le Matl Wei s'est enrôlé auprès du NCSM *Discovery* en 2014 en tant qu'opérateur d'information de combat naval. Il a servi le Canada dans le monde entier avec de nombreux navires lors de divers déploiements et exercices. Au milieu de la pandémie de COVID-19, il a servi comme commandant puis commandant en



Pendant près d'un mois, deux heures par jour, Matl Wei a accompli son devoir solennel de monter la garde au Tombeau, où lui et un autre membre seraient le centre de l'attention et à la vue du public.

« En voyant les amis et les familles de ceux qui servent ou ont servi passer pour rendre hommage,

En voyant les amis et les familles de ceux qui servent ou ont servi passer pour rendre hommage, je me suis senti fier d'honorer directement ce militaire.

second de l'opération Laser, aidant des entités gouvernementales telles que l'Agence des services frontaliers du Canada à mettre en place des sites de test de la COVID-19. Il est de retour au NCSM *Discovery*, où il occupe le poste de gestionnaire des dossiers de recrutement et d'administrateur alternatif des systèmes d'information.

Il donne ce conseil à ses collègues militaires concernant le programme Sentry : « Je vous recommande de proposer votre nom pour le programme et d'acquiescer l'expérience, même si ce n'est qu'une seule fois », dit-il. « J'ai acquis une nouvelle perspective, une nouvelle appréciation et une nouvelle compréhension du jour du Souvenir après cette opportunité. » +

“The Wind From All Directions” par Ron Thompson.

Critique de Jennifer Bennett, Cam (à la retraite)

Ce livre plaira aux lecteurs de nombreux genres car Ron Thompson mélange habilement des personnages, des événements et des contextes historiques à travers de multiples voix et aspects culturels, historiques, perspectives nautiques et éthiques, dans un conte qui m'a captivé jusqu'à la toute dernière page.

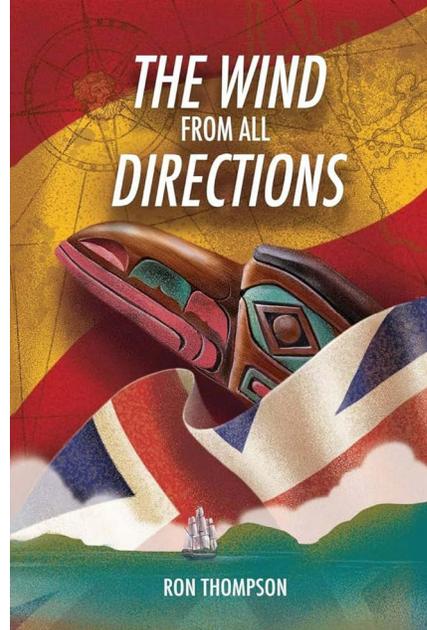
J'ai trouvé le titre intrigant et je l'ai considéré comme une référence nautique, étant donné le contexte du livre dans le temps des grands voiliers mais il prend beaucoup plus de sens au fur et à mesure que l'histoire se déroule. Dès le début, l'auteur utilise la phrase « Une marée montante soulève tous les canoës ; une tempête peut les renverser » qui donne une idée de ce qui est à venir, et le lecteur sera bientôt plongé plus profondément dans un mystère entrelacé d'un récit des défis et des dilemmes auxquels sont confrontés trois dirigeants et des impacts et conséquences de grande envergure de leurs décisions et leurs actions.

Situé à une époque d'exploration et de découverte sur la côte ouest du Canada dirigée par des nations maritimes concurrentes, les personnages principaux – deux commandants navals et un chef autochtone, basés sur des personnages historiques, sont réunis avec une mission et un objectif

... j'ai apprécié l'authenticité des personnages et la capacité de l'auteur à donner vie à la période, au lieu et au cadre naval dans une histoire aussi engageante et divertissante.

communs initiaux définis par leur nations, mais sont bientôt confrontés à des dilemmes personnels et professionnels, à des défis diplomatiques et aux obligations du devoir, rendus encore plus compliqués par les actions de ceux qu'ils dirigent qui pourraient avoir des impacts et des conséquences de grande envergure.

Au fur et à mesure que nous en savons plus sur les trois dirigeants clés au centre de l'histoire, nous les voyons faire face au « fardeau du commandement » unique alors qu'ils luttent tous avec la responsabilité, l'autorité et la responsabilisation qui distinguent le commandement des autres types de leadership, couplé aux attentes quant aux résultats escomptés et aux obligations internes, externes et auto-imposées du devoir.



Au fur et à mesure que vous tournerez les pages de ce livre, le vent tournera également et vous serez bientôt immergé dans l'histoire et les leçons de leadership grâce aux descriptions vivantes et à l'attention portée aux détails de l'auteur, ainsi qu'au développement exceptionnel des personnages et au style d'écriture engageant que j'ai vite entendu les voix des personnages et visualiser les navires et les lieux de l'histoire. Ayant été un officier de marine intéressé par l'histoire de cette période et par les immenses défis des voyages des explorateurs maritimes et des émissaires internationaux qui devaient mener dans des contextes si uniques où l'on se sentait vraiment « seul au sommet », j'ai apprécié l'authenticité des personnages et la capacité de l'auteur à donner vie à la période, au lieu et au cadre naval dans une histoire aussi engageante et divertissante. Comme on dit dans la Marine « Bravo Zulu » (Bien fait) à Ron Thompson pour ce livre engageant et intrigant. +

NDLR : Le livre « *The Wind From All Directions* » est sorti le 22 février et s'est immédiatement imposé comme le meilleur vendeur d'Amazon dans sa catégorie et comme la nouvelle version n°1.

Kitbag humour.

(Avec la permission de "Legion Magazine")

Le commandant à la retraite Fraser McKee de Toronto se souvient d'une cérémonie mémorable de la réserve navale à bord du NCSM York.

L'équipage du navire, composé de 120 membres, était disposé sur le pont de parade intérieur avec des médailles, des épées et une fanfare.

Pour commencer la cérémonie, le commandant monta sur l'estrade, prêt pour les « Couleurs », le hissage du « white ensigne ».

Comme la cérémonie se déroulait à l'intérieur, le drapeau plié était déployé sur un mât de trois mètres dépassant d'un balcon et, au moment opportun, un coup sec sur l'hauban inférieur permettait aux plis de se déployer.

McKee a signalé au commandant que tout était prêt et a marché vers l'endroit qui lui avait été assigné.

Signaleur au mat sur le balcon : « Couleurs, monsieur. »

McKee : « Faites en sorte qu'il en soit ainsi. Clairon, sonnez l'alarme. »

« Garde, présentez armes. »

Le groupe a commencé « Ô Canada ».

Le drapeau a glissé sur le mât, le signaleur a tiré sur l'hauban inférieur et le drapeau rouge et blanc de la letter V s'est libéré. Mauvais drapeau.

L'équipage était stupéfait. Le commandant a jeté un regard douteux sur la scène.

« Garde, Épaule arme », a crié McKee.

Le malheureux signaleur fut appelé sur le tapis.

« Mais monsieur, dans le casier à drapeaux, ils avaient le même aspect une fois tous enroulés. »

McKee n'avait rien de tout cela. « Vous devriez regarder d'où vous le prenez. Ne soyez plus jamais signaleur de service. » +

*Nous faisons appel à vous pour nous aider à apporter un peu de légèreté à notre publication en nous envoyant des histoires personnelles, des dessins animés ou des dessins d'archives illustrant nos **réservistes** à leur meilleur niveau d'humour. Envoyez vos contributions [ici](#).*



Hé "PO"... tu penses que cela donnerait droit à une indemnité de plongée?

Consultez le récit de Darrin Mcagy sur les cordages pris dans l'hélice du Porte St. Louis à la page quatre.

Mess Deck **Connexions** du Carré

est une publication périodique de L' /
is a periodic publication of the



ASSOCIATION
DE LA RÉSERVE
NAVALE
DU CANADA

NAVAL
RESERVE
ASSOCIATION
OF CANADA

Rédacteur | Editor **Barry Frewer**

Rédacteur associé | Peter Baker
Associate Editor

Réviseurs français | Daniel Haché
French Revisers Hugues Létourneau

Présidente ARNC | Marta Mulkins
NRAC President

NavalReserveAssociationofCanada.ca