



With her engines off-line, distressed fishing vessel Salmon King drags her anchor in heavy seas.

Avec ses moteurs hors circuit, le navire de pêche en détresse Salmon King chasse sur l'ancre dans une mer houleuse.

By Ruthanne Urquhart

The Naval Reserve crew of HMCS *Yellowknife* got more than they bargained for—but not more than they could handle—when they rescued five fishers in high seas and wind October 15 off the Queen Charlotte Islands, B.C.

Ready-duty ship *Yellowknife*, with sister Maritime Coastal Defence Vessels (MCDVs) HMC Ships *Brandon* and *Saskatoon*, was engaged in maritime surface and sub-surface (MARS) officer training alongside in Prince Rupert when the call came in from the Rescue Co-ordination Centre in Victoria. *Salmon King*, a 15 m longliner, had gone to anchor in heavy seas about 48 km west of Prince Rupert, her fuel lines clogged with sediment stirred up from the bottom of her tanks by the motion of the waves.

Yellowknife departed Prince Rupert and arrived alongside *Salmon King* in worsening weather offering up 4 m waves and a 55-knot gusting wind one crewmember described as "like staring into a sandblaster hitting your face."

Master Seaman Duane Earle, the *Yellowknife* crewmember in charge of the evolution, managed on the third try to secure a line to *Salmon King*.

"We had to get almost on top of the vessel to get the line there," said MARPAC Public Affairs Officer Sub-Lieutenant Desmond James. "The wind was so strong it was carrying away the weighted projectile fired from the 44-calibre line-throwing gun."

Yellowknife CO Lieutenant-Commander John Wilson was at the helm during the rescue, and Canadian Coast Guard Ship (CCGS) *TSEKOA II* remained on site in case personnel were carried overboard by a wind strong enough to chip the MCDV's paint.

The eight-hour tow back to Prince Rupert was made "in 4 m waves, and the line was like elastic," SLT James said. "We were in a trough and they were on top; we were pulling them, then they were pulling us. We would never have done that in a training scenario because it's too dangerous. This ship's company is unbelievably proud of what they accomplished."

After *Yellowknife* turned the vessel over to the Coast Guard at Prince Rupert, the MCDV received a thank-you call from five fishers very grateful that they, their vessel and their 6 800 kg cargo of fish were safe.

"It was a dangerous situation," said Commander of Maritime Operations Group Four (MOG4) Captain(N) Tyrone Pile, on board *Yellowknife* to oversee the MARS training. "But we went out there and we did our job. I'm extremely proud of the naval Reserve."

HMCS *Yellowknife* crewmembers prepare to secure a line between the MCDV and *Salmon King*.

Les membres d'équipage du NCSM *Yellowknife* se préparent à placer une amarre entre le navire de défense côtière et le *Salmon King*.

Yellowknife crew earns BRAVO ZULU à l'équipage du *Yellowknife*

"We would never have done that in a training scenario because it's too dangerous."

SLT Desmond James
MARPAC PAO

« Nous n'aurions jamais fait cela dans un scénario d'entraînement, c'est trop dangereux. »

L'ens 1 Desmond James
OAP des FMAR(P)



PHOTOS: SLT / ENS 1 DESMOND JAMES, MARPAC PUBLIC AFFAIRS / AFFAIRES PUBLIQUES, FMAR(P)

par Ruthanne Urquhart

Les membres d'équipage de la Réserve navale du NCSM *Yellowknife* ne s'y attendaient pas, mais ils n'ont pas été pris au dépourvu quand ils ont rescapé cinq pêcheurs au milieu d'une mer houleuse et de vents violents, le 15 octobre, au large des îles de la Reine-Charlotte (C.-B.).

Le navire de garde *Yellowknife*, en compagnie des autres navires de défense côtière, le NCSM *Brandon* et le NCSM *Saskatoon*, participait à un entraînement pour officiers en opérations maritimes de surface et sous-marines (MAR SS) à Prince Rupert (C.-B.), lorsqu'il a reçu un appel du Centre de coordination des opérations de sauvetage de Victoria. Le *Salmon King*, un navire de pêche de 15 m, avait jeté l'ancre à environ 48 km à l'ouest de Prince Rupert, les canalisations de carburant bloquées par le dépôt du fond des réservoirs, qui avait été soulevé par les mouvements provoqués par la forte houle.

Parti de Prince Rupert, le *Yellowknife* est arrivé près du *Salmon King* au moment où le mauvais temps empirait, les vagues atteignant 4 m de hauteur avec des vents en rafales de 55 nœuds, ce qui a fait dire à un membre d'équipage que « c'était comme se faire décaper le visage au jet de sable ».

Le matelot-chef Duane Earle, le membre d'équipage du *Yellowknife* responsable de la manœuvre, a réussi après trois essais à placer une amarre sur le *Salmon King*.

« Il a quasiment fallu nous mettre par-dessus leur navire pour arriver à y placer l'amarre », a déclaré l'officier des affaires publiques des FMAR(P), l'enseigne de vaisseau de 1^{re} classe Desmond James. « Le vent était si fort qu'il emportait le projectile lesté qu'on tirait avec le lance-amarre de calibre 44. »

Le capitaine de corvette John Wilson, commandant du *Yellowknife*, était à la barre durant le sauvetage. Le navire de la Garde côtière canadienne *Tsekoa II* est demeuré sur place au cas où du personnel serait projeté par-dessus bord par un vent assez fort pour décapiter le navire de défense côtière.

Pendant huit heures, le remorquage vers Prince Rupert s'est fait « dans des vagues de 4 m, et l'amarre était comme un élastique, a décrit l'ens 1 James. Nous étions dans un creux et ils étaient au-dessus; nous les tirions, puis ils nous tiraient. Nous n'aurions jamais fait cela dans un scénario d'entraînement, c'est trop dangereux. L'équipage du navire de défense côtière a retiré une fierté incroyable de l'exploit qu'il a accompli. »

Après avoir remis le *Salmon King* à la Garde côtière, à Prince Rupert, le *Yellowknife* a reçu un appel de remerciement de cinq pêcheurs très reconnaissants de se retrouver en sécurité avec leur navire et leur cargaison de poisson de 6 800 kg.

« C'était une situation périlleuse », a souligné le commandant du Groupe d'opérations maritimes 4, le capitaine de vaisseau Tyrone Pile, à bord du *Yellowknife* pour superviser l'entraînement MAR SS. « Mais nous y sommes allés et nous avons fait notre travail. Je suis extrêmement fier de la Réserve navale. »

Des sous-mariniers rentrent à Halifax

par Ruthanne Urquhart

Un sous-marin valant 187,5 millions de dollars a accosté à Halifax le 19 octobre dernier, mais les quelque 200 parents et amis qui attendaient sur la jetée n'avaient d'yeux que pour l'équipage.

Plusieurs des 56 sous-mariniers à bord du NCSM *Windsor*, le deuxième des quatre sous-marins diesel-électrique de la classe Victoria nouvellement acquis par le Canada, étaient au Royaume-Uni depuis plus de deux ans. Les cours de recyclage et la modernisation des sous-marins à Barrow-in-Furness ainsi que les essais effectués en mer d'Irlande les ont tenus très occupés, et les reports fréquents de la date de retour au Canada ont causé de l'anxiété à leurs proches, mais tout cela a été oublié quand conjoints, enfants, parenté et amis se sont retrouvés.

« C'est un jour de bonheur pour nous », a déclaré le capitaine de frégate Bill Woodburn, commandant de l'escadron de quatre sous-marins canadiens.

L'équipage du *Windsor* sera en congé jusqu'au début de 2002, lorsqu'il regagnera le sous-marin pour de nouveaux exercices d'entraînement ainsi que pour la canadienisation du navire.

Deux sous-marins, les NCSM *Corner Brook* et *Chicoutimi*, et leurs équipages restent au R.-U. Le NCSM *Victoria*, à quai à Halifax depuis décembre 2000, subit des travaux de refonte (installation d'armes, de systèmes électriques et de communication conformes aux normes canadiennes), et le *Windsor* viendra s'y joindre.

Les anciens sous-marins britanniques de la classe Upholder sont plus rapides et peuvent plonger dans des eaux plus profondes que les sous-marins de la classe Oberon qu'ils remplacent. Leurs technologies de surveillance et de communication électroniques sont supérieures, et leur habitabilité accrue signifie que les premières femmes sous-marinières au Canada pourront servir à bord des sous-marins de la classe Victoria.

Le NCSM *Victoria* servira dans les Forces maritimes du Pacifique. Les NCSM *Windsor*, *Corner Brook* et *Chicoutimi* resteront sur la côte Est.



Home at last.

Enfin réunis!

HMCS *Windsor*, Canada's second Victoria-class diesel-electric submarine, approaches HMC Dockyard Halifax accompanied by CFAV Firebird.

Le NCSM *Windsor*, le deuxième sous-marin électrique de la classe Victoria du Canada, s'approche de l'arsenal CSM Halifax, en compagnie du NAFC Firebird.



SST GIANCARLO LUCA, FIS / SIF HALIFAX

Submariners home in Slackers

By Ruthanne Urquhart

About \$187.5 million worth of submarine tied up alongside in Halifax—a.k.a. Slackers—October 19, but the more than 200 family members and friends waiting on the jetty only had eyes for crew.

Many of the 56 submariners on board HMCS *Windsor*, the second of Canada's four newly acquired Victoria-class diesel-electric boats, had been in the U.K. for more than two years. Retraining and refitting in Barrow-in-Furness, and sea trials in the Irish Sea kept them busy, and several postponements of their departure for

home kept loved ones on tenterhooks. But all that was put aside as wives and husbands kissed, friends and parents were hugged, and children were hoisted high.

"This is a big day for all of us," said Commander Bill Woodburn, the officer who heads Canada's four-boat squadron.

Windsor crewmembers will be on leave until the early 2002, when they return to their submarine for more training and the Canadianization of the boat.

Two crews and their boats, HMC Submarines *Corner Brook* and *Chicoutimi*, remain in the U.K. HMCS *Victoria*, alongside *Windsor*, *Corner Brook* and *Chicoutimi* will remain on the East Coast.

refitted with weapons, and electrical and communications systems are being made to meet Canadian standards, and *Windsor* will join her.

The former British Upholder-class boats are faster and dive deeper than the Oberons they are replacing. Their electronic surveillance and communications technologies are superior, and the increase in space means Canada's first female submariners will serve in Victories.

HMCS *Victoria* will serve in Canada's West Coast Fleet; HMC Submarines *Windsor*, *Corner Brook* and *Chicoutimi* will remain on the East Coast.



PIE / SGT JOHN WILSON, FIS / SIF HALIFAX



Looking pretty cool for a warm reunion with Daddy.

Me reconnais-tu, papa?

Windsor families and friends eagerly await their reunion with long-absent loved ones.

Les familles et les amis de l'équipage du *Windsor* attendent impatiemment les retrouvailles avec leurs proches de retour après une longue absence.

PIE / SGT JOHN WILSON, FIS / SIF HALIFAX