

Jour J	3
NCSM Cornwallis	7
Sonnet du poète de guerre	9
L'Afraid Gousenko	10
Engins de débarquement	14
J'adopt-un-liver	19

## Opération NEPTUNE : Le partenaire silencieux qui livre les marchandises

Jean Morin

Dans l'esprit du grand public, y compris les millions de touristes qui visitent la France chaque année, le débarquement du jour J est principalement lié aux plages et aux dunes de la côte normande. De nombreux témoignages de l'opération amphibie de la Seconde Guerre mondiale y sont encore visibles, de même que les tombes bien entretenues des courageux soldats qui y sont restés. Mais les aspects navals du débarquement n'existent plus, et la Manche ne révèle pas l'histoire. Pour que justice soit faite, cependant, la partie navale de l'opération doit être reconnue dans toute son importance. L'Opération NEPTUNE, la partie navale d'OVERLORD, fut en fait la majeure partie du « Jour le plus long ». L'élaboration des plans gigantesques et multiples pour les éventuelles opérations clés de la guerre, le 6 juin 1944, ont tous leurs histoires fascinantes, mais aucune n'est plus grande que celle de la flotte navale géante.

L'idée originale de créer un état-major combiné pour une opération majeure en Europe a germé lors de la Conférence de Casablanca, tenue du 17 au 24 janvier 1943, immédiatement après le débarquement réussi des forces alliées sur la côte de l'Afrique du Nord (opération Torch). Il y a été décidé qu'un Chef d'état-major auprès du Commandant allié suprême (COSSAC) serait nommé avant mars, et que son état-major commencerait à planifier une opération multinationale pour envahir l'Europe. Le COSSAC a été lancé pour de bon lors d'une conférence intitulée RATTLE, tenue à Largs, en Écosse, à bord du HMS Warren, le 28 juin 1943. À cette occasion, le commandant des opérations combinées britanniques, l'amiral Mountbatten, a remis la planification préliminaire d'OVERLORD à l'état-major combiné du lieutenant-général américain Frederick Morgan (COSSAC).

*continué sur la page 3*



*Cette photo prise du point de vue d'un LCI(L) illustre assez bien la congestion des péniches de débarquement et l'écran de fumée recouvrant l'opération amphibie sur la plage de NAN WHITE. Le LCI(L) 252 de la 2e Flottille canadienne LCI (L) était commandé par le Lieutenant (Temp) R.E. StJ. Wakefield. CT-299 DND CFJIC Photograph*

## Les Amis du Musée canadien de la guerre

1 place Vimy  
Ottawa, ON K1A 0M8  
Tél : 819.776-8618  
Fax : 819.776-8623  
www.friends-amis.org  
Courriel : fcwm-amcg@friends-amis.org

### Président d'honneur

Son Excellence la Très Honorable  
Julie Payette  
CC CMM COM CQ CD  
Gouverneur général du Canada

### Président

Cmdre. (e.r) R. Hamilton

### Vice-président

### Ancien président

BGen (e.r.) L. Colwell

### Secrétaire

Ms. Brenda Esson

### Trésorier

Cdr. (e.r) John Chow

### Directeur général

Douglas Rowland

### Administrateurs

Mr. Robert Argent,  
Mr. Allan Bacon,  
Mr. Thomas Burnie,  
Mr. Larry M. Capstick,  
LCol (Ret'd) Robert Farrell,  
Col. (e.r.) Jarrott W. Holtzauer,  
Maj.(Ret'd) G. Jensen,  
Ms. Heather Mace,  
Maj. (e.r) Jean M. Morin,  
M. Wayne Primeau,  
Mr. L. Robinson,  
Capt de V(M)(e.r.) Louise Siew

### Le Flambeau (ISSN 1207-7690)

**Rédacteur/Contenu** : Ed Storey

**Rédacteur/Mise en page** :  
Ruth Kirkpatrick

**Photographes** : Bob Fowler

**Envois** : Anthony Farrow,  
Piotr Nowak, Gordon Parker

**Imprimé par** : Lomor Printer Ltd.,  
8250 City Centre Avenue, Bay 134  
Ottawa, Ontario K1R 6K75

*The Torch is also available  
in English*

## Dicours du Président

Cher lecteur, chère lectrice,

Après un hiver brutal, bienvenue à un temps plus clément! Au moment où je vous écris, nous arrivons à la fin de l'exercice 2018-2019, et je crois qu'il est juste de dire que nous avons connu un succès raisonnable. Nous avons organisé un événement magnifique pour souligner le 100e anniversaire de la fin des hostilités de la Première Guerre mondiale, nous avons rempli avec succès nos engagements en vertu de l'accord de contribution avec le MCG, nous avons renouvelé notre protocole d'entente et nous disposons d'un bon solde bancaire pour répondre aux besoins du MCG au cours de la prochaine année.

Dans ce numéro de mai, vous aurez droit à un reportage spécial soulignant l'opération NEPTUNE, nom donné à la partie amphibie de l'opération OVERLORD, le débarquement des Alliés en Normandie, en juin 1944. Ce numéro rendra également hommage à M. Fred Turnbull, auteur du livre *The Invasion Diaries* et récipiendaire de la Légion d'honneur de la France, qui, en tant qu'artilleur de 19 ans à bord d'un engin d'assaut de débarquement de la Marine royale canadienne, a abaissé la rampe sur la plage Juno.

Sur le plan de la gouvernance et des activités, nous avons terminé notre travail de peaufinage de la structure des comités du CA et passons maintenant à l'étape de mise en œuvre. Au cours de l'année à venir, nous procéderons à la transition en présentant graduellement les comités. Des efforts considérables ont été déployés pour veiller à ce que le mandat associé soit non seulement rigoureux, mais aussi suffisamment souple pour permettre d'apporter les améliorations qui seront certainement nécessaires à l'avenir. Comme vous pouvez l'imaginer, un élément clé sera la sélection des présidents et des membres des comités; un principe fondamental est d'affecter tous les membres du CA à au moins un comité. Quoi qu'il en soit, nous continuons de progresser, convaincus que les améliorations apportées renforceront sensiblement notre capacité de soutenir le MCG d'une manière tout à fait durable.

En ce qui concerne nos activités, l'accord de contribution énonçant les détails du soutien au MCG pour l'exercice 2018-2019 a été respecté par les deux parties. Cette approche a bien fonctionné et se poursuivra pendant l'exercice en cours. Au moment où je vous écris, nous menons des consultations pour déterminer les projets pour lesquels le musée aura besoin de notre soutien. Il est trop tôt pour spéculer d'une façon ou d'une autre, mais il est probable que nous continuerons de soutenir la Ligne de ravitaillement II et il y a des possibilités intéressantes qui se présentent concernant le soutien aux jeunes et à l'éducation. En rédigeant l'accord, nous gardons à l'esprit les objectifs stratégiques des AMCG, parmi lesquels il est essentiel de soutenir les programmes du MCG et de se constituer un bassin de membres.

Lorsque vous lirez ce mot, nos préparatifs pour l'AGA de juin seront presque terminés. En plus d'offrir une tribune pour établir des liens directs avec l'ensemble des membres, l'AGA permet de renouveler notre engagement à soutenir le MCG. Du point de vue de la gouvernance et de nos activités opérationnelles, nous sommes bien outillés; toutefois, je rappelle aux lecteurs qu'une solide base de ressources financières est essentielle à ce soutien, et je vous exhorte donc à enrichir votre contribution annuelle dans la mesure du possible.

**Salutations cordiales, Robert Hamilton**



C'est à cette conférence que NEPTUNE, l'aspect naval de l'invasion, a été officiellement lancé, à condition que les opérations combinées soient incluses dans le plan naval afin de produire la dernière partie du débarquement du passage. L'opération FORTITUDE a également été lancée à cette occasion pour créer une diversion afin de convaincre les services de renseignements allemands, dès le début de sa planification, que le débarquement aurait lieu dans le Pas-de-Calais, bien que la Normandie soit la véritable cible. L'état-major du COSSAC était connu pour être l'agence de planification préliminaire jusqu'à ce que le commandant définitif d'OVERLORD soit nommé, mais RATTLE a marqué le baptême du jour J; à partir de ce moment, les forces terrestres, aériennes, navales et spéciales de tous les pays à inclure dans l'opération ont participé à la planification.

L'amiral britannique sir Charles Little, de Portsmouth, a d'abord été chargé du plan naval pour le transport de l'armée des nombreux ports de départ aux points de contact avec la terre et pour le débarquement sur les plages. Il fut remplacé en février 1944 par l'amiral sir Bertram H. Ramsay, lorsque le COSSAC disparut sous le commandement du nouveau Grand quartier général du Corps expéditionnaire allié du général Dwight Eisenhower.

À partir de ce moment, Eisenhower ordonna aux généraux commandants de toutes les forces de participer au jour J, mais l'amiral Ramsay avait un statut spécial parmi ces commandants. Il devait présenter le plan fondamental à partir duquel d'autres plans seraient élaborés. Le plan définitif de NEPTUNE (peut-être un mot codé trop évident) fut présenté en février 1944 et ne s'en écarta jamais de façon déterminante. L'armée du général Montgomery pourrait alors s'occuper de l'espace disponible pour que les forces de débarquement puissent se rendre en Normandie par bateau. De nombreuses nouvelles péniches de débarquement spéciales ont été mises au point dans les mois qui ont suivi, mais elles n'ont pas considérablement modifié le principe initial présenté par Ramsay.

La portion NEPTUNE du Jour J a fini par se composer de 7 000 navires de tous types et de toutes tailles, cachés dans toutes sortes de ports le long des côtes britanniques afin d'être prêts pour le « jour Y », le 1er juin (nom de code : HALCYON). Les transports de troupes constituaient une partie importante de l'armada, mais des centaines de navires et d'embarcations avaient des tâches secondaires pour déjouer, protéger, diriger et soutenir les troupes de débarquement de cinq divisions vers leur plage respective : OMAHA, UTAH, SWORD, JUNO et GOLD. Plus d'un millier de navires de guerre (1 213) et 195 700 marins y ont participé. Cent cinq navires et embarcations canadiens et quelque 8 000 marins canadiens y ont participé. Ils ne devaient pas être soupçonnés d'action commune pour les 5, 6 ou 7 juin, l'embarquement des troupes d'assaut ayant lieu du 1er au 4 juin.

Toute l'opération a été couronnée d'un succès incroyable. Malgré le fait que le débarquement du jour J ait dû être

retardé du 5 au 6 juin en raison du mauvais temps, les Allemands ne s'attendaient pas à ce que le débarquement ait lieu, ni le jour même, ni à l'endroit où il avait lieu. Le succès ultime du débarquement est venu avec la confirmation que le général allemand Von Rundstedt, commandant en chef des forces allemandes en France, avait la ferme conviction que le débarquement devait avoir lieu dans le Pas-de-Calais; il avait donc conservé sa force de contre-attaque blindée stratégique autour de Paris pour la partie principale du débarquement, qu'il attendait plus tard et à l'est, dans le Pas-de-Calais étroit! L'opération navale était plus vaste que ce que son imagination pouvait concevoir, avec 133 000 hommes et 4 000 tonnes de matériel livrés le premier jour. Dans les jours qui suivirent, il alimentait la tête de pont en hommes et en fournitures comme sur un convoyeur à bande.

Bien que Caen n'ait été prise que quelques semaines plus tard que prévu initialement dans les plans des Alliés, le soutien apporté aux armées débarquées en cours d'élargissement leur a permis de prendre Paris avant la fin août.

L'aspect naval de cette bataille épique est un pur exemple, pour les siècles à venir, d'un partenaire silencieux livrant la marchandise à l'extrême de ce que l'on peut espérer.

## Jour J

### Tom Wood – Peintre naval

La peinture « Jour J » déborde d'action au moment où l'engin de débarquement d'infanterie (Large) (LCI(L)) du Canada et l'engin de débarquement de chars de la Royal Navy (RN) se dirigent vers la tête de plage Nan White en Normandie le jour J. Tom Wood a saisi ce moment clé de l'opération Neptune alors qu'il était peintre naval de la MRC, et le numéro de mars 2000 de la revue Légion résume bien la vie de Tom Wood et l'inspiration derrière cette peinture.

Né à Ottawa en 1913, Wood est surtout un artiste autodidacte qui s'est enrôlé dans la Réserve de volontaires de la Marine royale du Canada en mai 1943. Pendant son mandat à titre de peintre de guerre officiel, Wood a peint à Terre-Neuve, en Angleterre et sur des corvettes et des frégates canadiennes dans l'Atlantique Nord. Il est devenu lieutenant en mai 1944 et s'est ensuite installé à Southampton, sur la côte sud de l'Angleterre, où il a peint des scènes menant à l'invasion de la Normandie.

Le jour J, Wood a traversé la Manche à bord d'une péniche de débarquement britannique qui a réussi à débarquer des troupes canadiennes sur une plage de Normandie trois heures après l'arrivée à terre de la première vague d'envahisseurs. « Le bateau tanguait tellement que je ne pouvais pas dessiner. Je me suis donc levé et j'ai pris des photos avec un appareil emprunté. J'ai pris des notes précises sur les couleurs et d'autres détails, et j'ai fait mes croquis et peintures plus tard. On nous tirait dessus, mais heureusement le

*continué sur la page 4*

tir manquait de précision. Dans toute la flottille, il y a eu un seul blessé. » Wood est rentré en Angleterre ce jour-là, mais il est retourné en Normandie deux jours plus tard sur la même péniche. C'est ce jour-là qu'il a été témoin d'un événement tragique. « Dix soldats britanniques qui essayaient de gagner la rive ont été renversés par la houle et sont tombés face première dans l'eau. Leurs gros sacs à dos flottaient et les maintenaient à flot, mais leur visage restait sous l'eau. Personne ne pouvait les aider. Ils se sont tous noyés, l'un après l'autre, pendant que je les regardais, impuissant. »

Après la guerre, Wood a poursuivi ses travaux de création en tant que directeur artistique en chef de l'exposition du gouvernement canadien à l'Expo 67. Plus tard, il est devenu chef de la conception et de l'exposition au Musée national du Canada, à Ottawa, qui n'existe plus maintenant. Le Musée canadien de la guerre possède 90 de ses œuvres et 6 de ses cahiers.

Wood est mort en octobre 1997 après une vie pleine et créative. Il a laissé un héritage prolifique au-dessus et en dessous des ponts de la MRC.

Le site Web d'histoire et de patrimoine des Forces armées canadiennes relate que : « Malgré les morts et les mourants qui jonchaient le sol, Wood ne céda pas à ses "émotions". Dans Jour-J 1944 (MCG 19710261-4857), ses chalands de débarquement ornés de fanions agités par la brise et filant

vers la côte démentent la dévastation et les pertes humaines du jour J. Exception faite des pâles éclairs des canons allemands au loin, ce tableau pourrait être une course de bateaux un jour de régates. »

Le LCI(L) 276 est au cœur de l'action et fait partie des dix engins de la 2e Flottille canadienne (ex RN 262e) et était commandé par le lieutenant Andrew A. Wedd, D.S.C., RVMRC (temporaire) qui a transporté des hommes du Régiment d'infanterie légère de Highlanders (Hamilton, Ontario) de la 9e Brigade d'infanterie canadienne directement de Portsmouth à leur tête de plage près de Bernières-sur-Mer. Le LCI(L) 276 a été mis en chantier en 1943 à la Jersey Shipbuilding Company, à Barber au New Jersey et, avant d'aller en Normandie, a servi en Méditerranée avec la RN. Il a fait partie de la MRC pendant peu de temps, de septembre 1943 à août 1944, où il a été retourné à la RN qui l'avait reçu comme matériel de guerre en prêt-bail des États-Unis. Comme beaucoup d'embarcations semblables, le Département d'État américain l'a mis à la ferraille en 1948.

Vous trouverez un compte rendu plus détaillé de la vie de Tom Wood dans un article publié par Laura Brandon dans la revue Canadian Military History, volume 7, numéro 2, printemps 1998, accessible sur le site Web de WLU Scholars Commons à <http://scholars.wlu.ca/cmh/vol7/iss2/6>.



*Le jour J par Tom Wood, Musée canadien de la guerre 19710261-4857*

# NCSM Cornwallis

Par Gerry Cann

Situé sur la rive sud du bassin d'Annapolis, en Nouvelle-Écosse, entre les villes de Digby et d'Annapolis Royal, se trouve le village de Deep Brook, au milieu duquel réside une base militaire, qui s'appelait à l'origine le Navire canadien de Sa Majesté (NCSM) Cornwallis. En termes navals, c'était une frégate de pierre, un navire terrestre. C'était la plus grande d'une succession d'installations militaires qui ont occupé ladite région pendant près de quatre cents ans.

À l'origine, le NCSM Cornwallis était une base d'entraînement pour nouvelles recrues à Halifax. Au début de la Deuxième Guerre mondiale (DGM), la bataille de l'Atlantique qui faisait rage et l'expansion rapide de la Marine royale canadienne (MRC) ont rendu la base trop petite pour remplir ses fonctions. De plus, avec les dizaines deancements de navires, l'arsenal canadien de Sa Majesté avait de toute urgence besoin de l'espace occupé pour agrandir l'installation d'équipement et de réparation. Le ministère de la Défense nationale (MDN) a recommandé l'établissement d'une nouvelle station capable d'accueillir un grand nombre de stagiaires. À l'origine, on a recommandé Shelburne comme emplacement, en raison de son excellent port et de son accès direct à l'océan Atlantique. D'un point de vue purement naval, c'était l'endroit le plus approprié pour un tel établissement, mais, pour des raisons économiques et peut-être politiques, on a choisi une propriété située dans le village de Deep Brook sur le bassin d'Annapolis. À long terme, cet emplacement s'est révélé un meilleur choix que Shelburne, car il était plus près des artères de transport nécessaires pour l'approvisionnement en ressources humaines et matérielles.

Un plafond de dépenses de 15 millions de dollars a été approuvé et, au début de 1943, les premiers bâtiments étaient prêts à être occupés. En avril, le NCSM Cornwallis, avec son effectif de 2 539 instructeurs et stagiaires, y a été officiellement transféré depuis Halifax.

Le NCSM Cornwallis est devenu la plus grande base d'entraînement naval du Commonwealth britannique. En

pleine expansion, l'effectif en temps de guerre est rarement tombé en dessous de 11 000 personnes. C'était si bien organisé que, dès qu'un contingent de marins entraînés à la hâte partait rejoindre leur navire, un nombre équivalent de recrues arrivaient par le même train. La durée de l'entraînement des marins débutants variait de six à huit semaines et comprenait une instruction militaire générale comportant un important volet d'entraînement naval. Puis, ils partaient en mer, puisque le besoin d'hommes était si pressant. Au début de la DGM, il n'était pas inhabituel qu'un navire nouvellement mis en service prenne la mer avec à peine de quatre à six marins expérimentés dans l'équipage, les autres étant de récents diplômés de Cornwallis. Le Canada a commencé la guerre avec une très petite marine, qui, six ans plus tard, à la fin des hostilités, était la troisième en importance dans le monde.

À la fin de la DGM, on a connu une démobilisation rapide et la fermeture de nombreuses bases partout au Canada, et le NCSM Cornwallis a été choisi comme l'une des bases excédentaires vouées à la destruction. En février 1946, la base a été cédée aux Biens de guerre pour élimination, mais, avec l'émergence d'une guerre froide, la possibilité d'une autre guerre chaude était bien réelle. Il était évident que la marine pouvait encore avoir besoin de la base; elle a donc été récupérée auprès des Biens de guerre et remise en service en mai 1949.

Immédiatement après la remise en service, 148 recrues sont arrivées pour un cours de cinq mois (rappelez-vous la durée de l'entraînement en temps de guerre). D'autres contingents, chacun comptant 74 hommes, ont suivi toutes les deux semaines jusqu'à ce que la guerre de Corée entraîne une mobilisation encore plus grande et accélère le rythme de l'entraînement. Alors que les plans initiaux prévoyaient l'entraînement de 800 hommes en même temps, ce chiffre a doublé au printemps de 1951. En octobre, le Service féminin de la Marine royale canadienne (SFMRC) a été rétabli, et vingt-cinq nouvelles recrues sont arrivées. Elles sont devenues les premières d'un grand nombre de femmes à servir à temps plein dans la marine canadienne d'après-guerre. Environ 100 femmes de la Force régulière suivaient un cours de formation de huit semaines chaque année. Pendant l'été, les réservistes venaient augmenter

*continué sur la page 6*



NCSM Cornwallis – Divisions – Été 1951

leurs effectifs. Des cadets-officiers des divisions universitaires d'instruction navale, qui comptent entre 300 et 400 hommes, s'y entraînaient également chaque été.

La planification navale initiale prévoyait que le NCSM Cornwallis serait principalement une installation d'entraînement pour les marins débutants, mais, en février 1968, il y a eu l'unification des forces militaires canadiennes. Ce plan controversé établissait que le Canada n'avait plus une marine, une armée de terre et une force aérienne distinctes, mais plutôt une seule force militaire unifiée constituée de trois services (mer, terre et air) portant tous le même uniforme. Il ne s'agissait donc plus d'une installation d'entraînement purement navale; le NCSM Cornwallis était devenu la Base des Forces canadiennes (BFC) Cornwallis, et la base est devenue l'École des recrues des Forces canadiennes pour les recrues anglophones des deux sexes dans les trois services de cette force militaire unifiée. Les recrues francophones s'entraînaient à la BFC Saint-Jean, au Québec.

En 1994, des compressions budgétaires ont entraîné la fermeture de la BFC Cornwallis. Le dernier cours de formation de recrues s'est terminé le 18 août de cette année-là, et la fer-



meture définitive a eu lieu en mai 1995.

La prévoyance d'un petit nombre de citoyens locaux progressistes a empêché la destruction totale des bâtiments, et plus de trente entreprises les occupent aujourd'hui. Là où des militaires défilaient autrefois, Cornwallis est maintenant un parc industriel. Les anciens logements familiaux situés sur la colline au sud forment maintenant l'une des plus grandes collectivités rurales du comté d'Annapolis. Cornwallis Park emploie maintenant plus de personnes que lorsqu'il s'agissait d'une base militaire. Il a d'ailleurs été reconnu comme un modèle de développement novateur par un rassemblement international au Centre de conférences du bassin d'Annapolis à l'été 2003.

En 1994, Cornwallis Park est devenu le centre de formation pour les cours internationaux de maintien de la paix sous la direction du Centre Pearson pour le maintien de la paix. Plus de 30 nations y étaient parfois représentées dans un même cours jusqu'au transfert de l'organisme à Ottawa en 2011.

Les échos de l'ancienne présence militaire demeurent dans ce lieu historique. Pendant les mois d'été, plus d'un millier de cadets de la marine s'y entraînent encore.

## Avril marque l'anniversaire du Sonnet du poète de guerre

par Cecile Suchal

Shakespeare n'est pas le seul poète à maîtriser le sonnet. Rupert Brooke, le jeune poète de l'époque de la Première Guerre mondiale, s'est vu garantir l'immortalité avec 14 vers qui signifient devoir, bravoure et nostalgie pendant et après la Grande Guerre.

Cette année marque le 105<sup>e</sup> anniversaire de son sonnet « Soldat », écrit en 1914, qui a placé son nom parmi les poètes militaires et romantiques, et dans les livres d'histoire militaire. La guerre lui a donné la jeunesse éternelle.

Ses premiers poèmes ont été publiés dans l'hebdomadaire anglais *Westminster Gazette*. Le journal l'a envoyé en tant que rédacteur de voyages en Amérique du Nord et dans d'autres pays en 1913-1914, alors qu'il avait une vingtaine d'années. Il a facilement adapté son talent poétique à l'art d'écrire des carnets de voyages. Ce qui est ressorti, c'est

son lien avec le Canada. En provenance de Québec et de Montréal, il s'est rendu dans la région de la capitale nationale pendant une semaine. Il a visité les édifices du Parlement, la Ferme expérimentale centrale et les



*Sous-lieutenant Rupert Brooke*

scieries de la vallée de l'Outaouais. Il a traversé l'Outaouais et visité le lac Meech dans les collines de la Gatineau. Puis, continuant vers l'ouest, il s'est arrêté à Toronto, à Niagara Falls et dans les capitales provinciales de Regina, Edmonton et Victoria. De la Colombie-Britannique, il a étendu ses voyages aux États-Unis - Seattle, San Francisco, Honolulu, puis en Australie, en Nouvelle-Zélande et dans les îles du Pacifique Sud.

Brooke s'était porté volontaire pour le service actif en août 1914 au début de la Grande Guerre. Il a navigué vers la Méditerranée orientale en tant que membre du Corps expéditionnaire britannique; en 1915, il a servi comme sous-lieutenant dans la nouvelle Division navale royale. Cela lui a donné l'occasion d'enregistrer les émotions, les souffrances, les pertes, la camaraderie et la fierté de se battre pour le Roi et la patrie... sans savoir

que son court temps de service lui donnerait une place dans l'histoire pour ses paroles et non pour son combat pour le bien. Après ses expériences de guerre, il a composé cinq sonnets qui, à l'époque, étaient loués pour leur patriotisme, mais qui, plus tard, ont été raillés pour leur sentimentalisme par certains détracteurs.

Brooke est décédé d'un empoisonnement du sang le 23 avril 1915 à l'âge de 28 ans en route pour Gallipoli. Il a été enterré sur l'île grecque de Skyros. L'anniversaire de Shakespeare est traditionnellement célébré le 23 avril 1564; il est mort le 23 avril 1916.

(Publié à l'origine dans le bulletin de la Ligue monarchiste (Ottawa Br) 2012 et révisé en février 2019)



*Tombe de Rupert Brooke sur l'île grecque de Skyros.*

## Avis

**32<sup>e</sup> Assemblée générale annuelle**

**Amis du Musée canadien de la guerre  
Théâtre Barney Danson, Musée canadien de la guerre  
Le jeudi 13 juin 2019 à 19 h 00**

19 h 00 – Inscriptions et rafraîchissements

19 h 30 – Séance d'affaires, parmi les points qui seront abordés :

- Approbation du compte rendu de la 31<sup>e</sup> AGA
- Reconnaissance des Amis de 25 ans
- Bénévole de l'année
- Rapport du président
- Rapport financier
- Nomination d'un comptable
- Élection des administrateurs
- Mise à jour du directeur général du MCG
- Divers

Les mises en candidature pour les postes vacants au conseil d'administration doivent être adressées par courrier au secrétaire à l'adresse : 1, place Vimy, Ottawa, ON K1A 0M8 ou par courriel à l'adresse [sec@friends-amis.org](mailto:sec@friends-amis.org).

## Forum des Amis

**Le jeudi 13 juin 2019 à 15 h 30**

Les cérémonies solennelles d'adieu pour les 159 Canadiens tombés au champ d'honneur en Afghanistan ont été des événements publics très émouvants et sont devenus une composante marquante de ce conflit. Avant les années 1970, les militaires canadiens, et même les personnes à leur charge, qui ont été tués ou sont décédés outre-mer, n'étaient pas rapatriés chez eux. Le Dr Andrew Burch discutera des recherches qu'il effectue sur l'endroit où les 516 Canadiens, inscrits dans le Livre du Souvenir de la guerre de Corée, sont maintenant inhumés.

15 h 30 – Présentation aux ateliers « C » et « D »

16 h 30 – Rafraîchissements

### Coût

Don à l'entrée en espèces ou par chèque aux AMCG. Des reçus seront émis.

Si vous désirez y assister, veuillez téléphoner au bureau des Amis au 819-776-8618 ou vous inscrire par courriel à [fcwm-amcg@friends-amis.org](mailto:fcwm-amcg@friends-amis.org)

- Le stationnement est disponible au Musée, mais des frais sont applicables.

## Commentaires de la rédaction

Que ce soit pour visiter un endroit où un membre de la famille a été servi pendant la guerre ou pour rendre hommage aux disparus, pour la plupart des touristes canadiens, la tête de plage de Normandie est un endroit incontournable lors de tout voyage en France et fait partie de ce que j'appelle la trilogie Vimy-Dieppe-Normandie. J'ai visité la Normandie pour la première fois en 1972, lorsque mon père était en poste à Lahr, et nous nous sommes lancés dans une excursion de camping d'une semaine sur les champs de bataille, qui comprenait la trilogie en plus d'arrêts à Verdun et Bastogne. Douze ans plus tard, en 1984, alors que j'étais un jeune caporal mécanicien en poste à Ottawa, je m'y suis rendu de mon propre chef pour célébrer le 40<sup>e</sup> anniversaire de l'invasion. Cette fois-ci, je voyageais avec le Military Vehicle Conservation Group (MVCG) et je portais un uniforme de guerre représentant les Cameron Highlanders of Ottawa (M.G.), l'un des bataillons d'assaut de la 3<sup>e</sup> Division d'infanterie canadienne. L'un des moments forts de ce voyage a été lorsque l'émission de télévision

*continué sur la page 8*

matinale de la chaîne BBC, qui diffusait en direct depuis le site du port artificiel d'Arrowmanches le 6 juin, a demandé au MVCG d'inviter plusieurs acteurs de reconstitution britanniques et canadiens à servir de toile de fond à Vera Lynn, qui allait chanter certaines de ses chansons symboliques du temps de guerre. En tant que Canadien, j'ai fait partie des personnes choisies et j'ai eu la chance d'obtenir un autographe et de prendre une photo d'elle après la prestation.

Je suis allé plusieurs fois en Normandie depuis et j'ai même pu visiter les plages avec mon père et mon fils Charles en 2006. Tout le long des plages, des repères marquent les diverses unités militaires qui sont débarquées ce jour fatidique, mais, malheureusement, il ne reste pas grand-chose pour rappeler au simple observateur qu'une vaste flotte navale a été à l'origine de la plus grande invasion amphibie de l'histoire. À cette fin, les Amis ont pensé qu'il serait approprié, à l'occasion du 75<sup>e</sup> anniversaire du jour J, opération OVERLORD, de mettre l'accent sur l'opération NEPTUNE, la partie navale transmanche de l'invasion.

Pour ce numéro, je tiens à remercier Jean Morin, Jim Muckle, Cecile Suchal et Gerry Cann, qui est de retour, qui ont eu la gentillesse de me fournir des articles fascinants. J'aimerais également remercier une fois de plus le personnel du Centre de recherche sur l'histoire militaire du Musée canadien de la guerre, qui a eu l'amabilité de traiter mes



**Vera Lynn signe des autographes à la suite de sa prestation à Arrowmanches, en France. Photographie de W. E. Storey**

demandes et qui a fourni au Flambeau du matériel unique de sa collection.

J'aimerais maintenant attirer votre attention sur le site Web des Amis. À compter de mai et jusqu'en août, les photographies de bannière du site seront des images uniques de l'opération NEPTUNE, spécialement choisies dans les collections du Musée canadien de la guerre et de Bibliothèque et Archives Canada. Également à compter de mai, il y aura deux nouveaux ajouts au site. Le premier s'intitulera « Ce que font nos membres » et couvrira certaines des activités de nos membres en dehors de leur bénévolat au MCG. Le deuxième présentera du contenu supplémentaire que nous avons décidé d'appeler « aliquid certiorum facere » et qu'en raison de restrictions relatives au nombre de pages, il n'a pas été possible de publier dans la version papier du Flambeau, alors nous l'avons mis à votre disposition

sur le site Web. Nous remercions Michael Lambert de nous avoir fourni le titre latin approprié pour cette nouvelle section.

Je suis également heureux de signaler que nous avons reçu des commentaires sur des numéros antérieurs, et vous verrez dans le présent numéro la réponse d'Allan Bacon à la question d'un lecteur concernant son article sur l'Armée du Salut. Si vous avez des questions, des commentaires ou si vous souhaitez rédiger un article pour le Flambeau, n'hésitez pas à communiquer avec moi à [edstory@hotmail.com](mailto:edstory@hotmail.com).

## Dons commémoratifs

(les hommages sont inscrits dans la langue dans laquelle ils ont été rendus)

Mr. William Abbott, in memory of Mr. Russel Morey

Mr. Stanley Britton, in memory of F/O Cyril Branston Cohen, 401 Tactical Fighter Squadron, KIA June 3, 1944

Brunette Family Fund, in memory of LCol AKJ (Alf) Rasmussen

Mr. Stewart Elder, in memory of Maj John Courtney

Mr. Gordon Foster, in memory of Major John Courtney, RCEME

Mr. Gerald Gallagher, in memory of Ms. Dorothy Malott, Wife of Maj Richard K. Malott, CD, RCAF, former Curator of Collections

Dr. Jack Granatstein, in memory of Dr. Walter Prendergast

Cmdre Robert Hamilton (Ret'd), in memory of Mr. Godfrey Hamilton

Ms. Maureen Leaver, in memory of P/O Harry Leaver, RCAF, Belgium 1943 and Capt Gerry Leaver, First Survey Regiment

Ms. Sylvia McPhee, in memory of Cpl John McNeill, 11th Bn., Royal Scots. Died Friday, 12 October 1917, Age v20. Buried in Poelcapelle British Cemetery, Belgium

Ms. Joy Morrow, in memory of FL John Friedlander

Ms. Lori Parent, in memory of Mr. Robert Parent

Mr. Edward Terry, in memory of Capt Edward L. Terry, RCAPC, who died in Hong Kong in 1942



## Fred Turnbull, homme d'étrave du LCA

par Jim Muckle

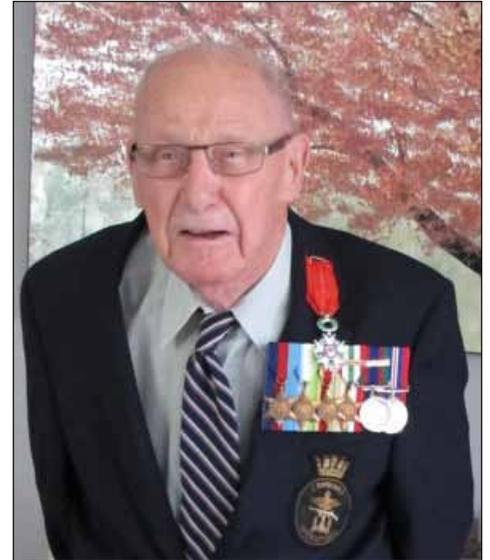
Lorsque l'Allemagne a envahi la Pologne le 1er septembre 1939, Fred Turnbull avait 14 ans et grandissait dans le nord de Montréal. Il avait 17 ans et demi lorsqu'il a terminé ses études secondaires, s'est enrôlé dans la Marine, a terminé sa formation de base et sa formation initiale en matelotage, s'est intéressé aux débarquements amphibies à Dieppe et s'est porté volontaire en octobre pour s'entraîner aux opérations multinationales avec la Royal Navy au Royaume-Uni.

C'est ainsi que Fred est devenu homme d'étrave - faisant partie d'un futur équipage de quatre hommes hautement entraînés qui a opéré une embarcation de débarquement de 41 pieds conçue pour transporter 35 troupes entièrement

équipées. C'était le travail de l'équipage du bâtiment d'assaut de débarquement (LCA) et de ses différents homologues (LCM - LCS mécanisé - Soutien, LCI - Infanterie, LCT - Char) pour déplacer les troupes, leur équipement et leurs provisions entre les navires (souvent de 8 à 11 km (5-7 milles) au large) et les plages. Leur entraînement de jour comme de nuit en Écosse et en Angleterre, avec plus tard des obus et des explosifs, les a aidés à se préparer à toutes les conditions météorologiques, à divers types de plages et à d'innombrables urgences potentielles. L'entraînement Commando (Opérations combinées) pour la condition physique était une prime - beaucoup d'escalade, de ramage et de sauts!



**Des membres du Régiment de la Chaudière passent directement sous le LCA de Fred Turnbull (1151) pour monter à bord du NCSM Prince David aux quais de Southampton le 2 juin 1944. Photographie PMR93-416 du CIIFC**



**Fred Turnbull après sa nomination à la Légion d'honneur en 2017.**

En janvier 1943 (maintenant âgé de presque 18 ans), Fred et une douzaine d'autres stagiaires se sont joints à la 61e flottille canadienne du LCA, et il est devenu l'homme d'étrave à bord du LCA 357 avec un barreur, patron de poupe et soutier expérimenté. Ils furent bientôt parmi les 50 membres de la 61e flottille du LSI(L) (bâtiment de débarquement d'infanterie (gros navire)), qui était un navire à vapeur HMT Strathnaver de P&O converti, avec quelque 4 000 soldats britanniques. Leur convoi, et plusieurs autres, ont quitté les ports britanniques pour le Moyen-Orient, en passant par le cap de Bonne Espérance, et ensuite la Méditerranée. Avec beaucoup d'entraînement et de peinture et un peu de natation en cours de route, ils ont participé aux débarquements aériens et maritimes combinés de l'opération Husky, impliquant 160 000 troupes, 3 000 navires et 4 000 avions. Cette invasion de la Sicile a commencé le 10 juillet 1943; son succès fut un tournant majeur pour les Alliés.

De retour à Liverpool, en Angleterre, le 24 juillet, les quelques mois qui ont suivi ont été marqués par des congés au Royaume-Uni, de la formation antiaérienne et d'autres cours de courte durée, un congé de 40 jours au Canada et l'affectation à Victoria. La consolidation des troupes canadiennes, auparavant mélangées aux forces britanniques, a amené Fred à

*continué sur la page 10*

la 529e flotille du LCA nouvellement créée (commandée par le lieutenant J.C. Davie, RVMRC) et à son nouveau port d'attache - le NCSM Prince David solidement converti (ancien navire à vapeur du Canadien National), maintenant un LSI (navire moyen) F89 (commandant T.D. Kelly, réserve de la MRC) prêt à prendre à son bord huit péniches de débarquement de 20 tonnes. Le 22 décembre, au départ de Victoria, une autre longue traversée, cette fois par le canal de Panama, amena l'unité nouvellement formée et le Prince David à New York pour prendre 400 troupes américaines, puis à Glasgow, en Écosse, début février 1944. Fred est affecté au LCA 1151 (commandé par le lieutenant D.F. Graham de la RVMRC) comme homme d'étrave. Avec beaucoup d'entraînement et une anticipation grandissante plus tard, le Prince David était à Southampton le vendredi 2 juin pour y prendre les troupes du Régiment de la Chaudière de la 8e Brigade d'infanterie canadienne et le personnel des autres unités de soutien.

Le mauvais temps a retardé l'invasion d'une journée et, le 5 juin 1944, ils sont informés de leur rôle dans l'opération Neptune, la composante navale de l'opération Overlord - l'invasion de la Normandie. Le 5 juin à minuit, le groupe d'assaut J2, y compris le Prince David (code J36), était en route. À l'aube du jour J, le 6 juin, LCA 1151 et d'autres se trouvaient à environ 11 km (7½ milles) au large, face à la ville de Bernières-sur-Mer qui avait été désignée comme le secteur NAN WHITE de la plage JUNO. Dans les cinq minutes qui ont suivi leur arrivée sur la plage et la livraison de leurs troupes, et pendant que leurs équipages survivaient, quatre des cinq LCA avaient été détruits. Le LCA 1151 a également livré ses troupes, mais ne s'est pas éloigné de la plage avant d'être lourdement endommagé. Fred et ses compagnons d'équipage, ainsi que les membres de l'équipage des autres LCA détruits, se sont précipités sur un LCT voisin, qui a immédiatement touché une mine. Dans les semaines suivantes, jusqu'à la mi-juillet, le Prince David fera trois autres voyages en France, débarquant de plus en plus de troupes sur les plages de Normandie.

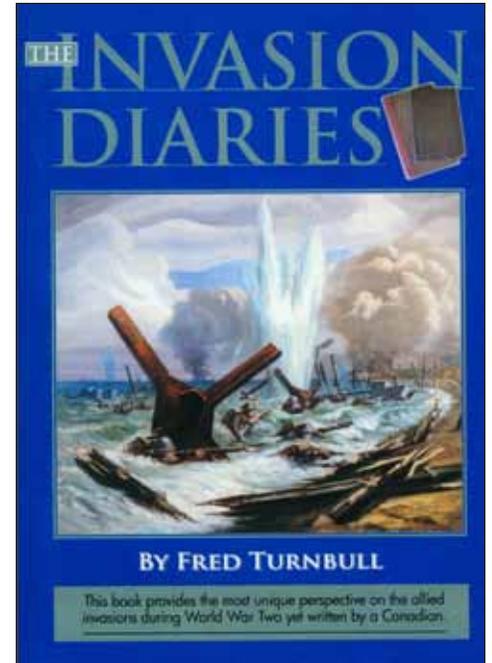
De quoi Fred s'est-il le plus souvenu au jour J? Du bruit! Le bruit des cuirassés, des péniches de débarquement, des torpilleurs, des gros canons, des armes personnelles, des mines, des tireurs d'élite, des avions et des bombes... Beaucoup de ceux qui ont survécu ont subi une perte importante de l'ouïe.

Après la Normandie, le Prince David, avec à son bord de nouveaux LCA, a continué d'accueillir l'équipage de quatre hommes de Fred lorsqu'il a pris la relève du LCA 1391. En août 1944, l'équipage a participé à l'opération Dragoon (invasion du sud de la France). La libération de la Grèce et la fin de sa guerre civile ne tardèrent pas à suivre - de septembre à janvier 1945, avec le LCA 1391 qui fut remplacée en octobre par le LCA 1432.

Il est particulièrement intéressant de noter que, dans des environnements de combat lourd où survivre à une seule opération majeure était considéré comme une « réussite », les nombreuses expériences de première ligne de Fred Turnbull lui ont permis de traverser quatre opérations majeures.

Après une autre « croisière » hors de la Méditerranée, par le canal de Panama, et de retour à Victoria, Fred atteint Montréal le 25 mars 1945 et commence un congé de 56 jours. À la fin de mai, il était de nouveau à Halifax, attendant sa prochaine affectation, pensant que ce serait probablement au Japon. Cependant, la guerre a pris fin en août. En octobre, à l'âge de 20 ans, Fred a reçu son congé du NCSM Peregrine, à Halifax, où il a emporté toute une vie d'expériences avec lui dans le train pour Montréal, bien préparé à commencer son prochain chapitre!

Avec l'appui d'Anciens Combattants Canada, Fred Turnbull s'est inscrit en histoire et en économie à McGill et a épousé Grace Noakes pendant sa troisième année. Ensemble, ils ont élevé leurs deux enfants, Elizabeth et Robert, et se sont amusés avec leurs cinq petits-enfants, puis leurs cinq arrière-petits-enfants. Grace est décédée en 2013. Fred s'est bien débrouillé dans le domaine des fiducies et vit aujourd'hui à Bedford, en Nouvelle-Écosse, avec sa partenaire Zondra Hubley, non loin de



l'endroit où il a entrepris une partie de sa formation initiale, d'une certaine façon, il n'y a pas si longtemps.

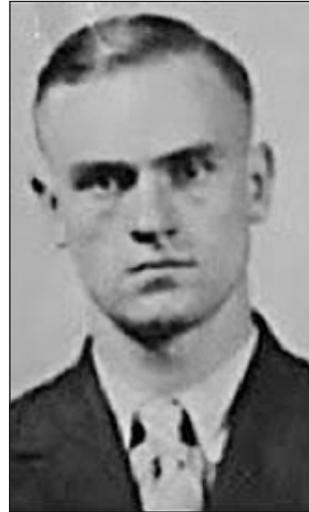
Le livre de Fred de 2007, « The Invasion Diaries », est un récit saisissant d'expériences qui ont permis à beaucoup d'entre nous et à nos familles de profiter de notre vie et de notre pays aujourd'hui. En 2017, à l'âge de 92 ans, Fred Turnbull a reçu la Légion d'honneur, la plus haute médaille de France, pour son service lors de la Seconde Guerre mondiale lors de l'invasion du jour J. Il l'a acceptée au nom de ceux qui n'ont pas pu être présents ce jour-là.

Le livre « The Invasion Diaries », ISBN 978-0-9784037-0-6, Publications Anciens combattants, 114 pages, voit sa quatrième édition en 2011. Le coût est de 14,95 \$, le coût d'achat est de 20,00 \$, ce qui comprend les frais d'envoi. On peut se procurer des exemplaires en communiquant avec William Gard au 902-865-6976 ou par courriel à wgard@eastlink.ca. [Le Capf (retraité) Bill Gard est un ancien commandant de Sackville et un bon ami de Fred.] Tous les profits de la vente du livre sont versés au Fonds de commémoration de la marine canadienne pour aider à préserver le NCSM Sackville tel qu'il était en 1944. Sackville est le seul exemple restant de 269 corvettes alliées de la SGM.

## L'affaire Gouzenko

Le jeudi 21 mars, le comité des événements des Amis du Musée canadien de la guerre a organisé un excellent «Forum des amis» avec le conférencier invité Andrew Kavchak. Andrew Kavchak est un fonctionnaire à la retraite, titulaire d'un diplôme en droit de la Faculté de droit Osgoode Hall et d'une maîtrise en sciences politiques de l'Université Carleton. Historien amateur, il a passé plus de quatre ans à faire pression pour faire reconnaître l'affaire Gouzenko comme un événement d'importance historique nationale, ce qui a mené au dévoilement de plaques fédérales et municipales à Ottawa en 2003 et 2004. Il est l'auteur de *Remembering Gouzenko : The Struggle to Honour a Cold War Hero* (Mackenzie Institute, 2004).

Trois jours après la capitulation des Japonais et la fin officielle de la Seconde Guerre mondiale, Igor Gouzenko, un chiffreur travaillant dans le renseignement militaire, quittait l'ambassade soviétique à Ottawa. Gouzenko venait de dénoncer un réseau d'espions soviétiques qui avait pénétré le gouvernement canadien et le projet Manhattan. Les répercussions ont été importantes et, juste au moment où tout le monde pensait que la paix était imminente, une nouvelle « Guerre froide » est venue dominer les relations inter-



nationales. Le présent forum traitera du premier incident international important de la Guerre froide, du drame de la tentative de Gouzenko d'avertir l'Occident, de la réaction du gouvernement canadien et de nos plus proches alliés, de la Commission royale d'enquête, des procès pour espionnage et des efforts pour rendre hommage à Gouzenko en dévoilant deux plaques historiques à Ottawa.

Pour la présentation complète, visitez la page Facebook de la FCWM (Vidéos).



## Ce que font nos membres

J'aimerais profiter de l'occasion pour présenter cette nouvelle chronique à nos lecteurs du Flambeau pour que les Amis puissent leur faire part de certaines des nombreuses activités de nos membres en dehors de leur bénévolat au MCG. Vous trouverez la nouvelle section sous l'onglet Publications sur le site Web des Amis.

Le MCG a chargé Don Allan de construire un modèle à l'échelle 1:35 de la Great Eastern Ramp, qui était une

conversion spécialisée d'un char d'assaut Churchill dotée d'une grande rampe inclinée. Lorsqu'elle était complètement déployée, cette rampe, conçue en 1945, formait une passerelle qui permettait à d'autres véhicules de franchir des murs mesurant jusqu'à 3,6 m de haut. Les Great Eastern Ramps n'ont jamais été utilisées à grande échelle, et l'Armée canadienne en a acheté deux après la guerre.

## Une courtepoinTE de bravoure pour Jarrott Holtzhauer

Les Amis du Musée canadien de la guerre sont heureux de publier ce communiqué de l'Organisation canadienne des vétérans de l'OTAN. À la mi-mars, le colonel (à la retraite) Jarrott W. Holtzhauer et sa famille ont rencontré Nancy Arbogast et Mark Paine, qui lui ont présenté une courtepoinTE de bravoure. Diplômé du Collège militaire Royal Roads, le colonel Holtzhauer a connu une carrière de 35 ans au sein du Corps royal de l'intendance de l'Armée canadienne. Il a servi deux fois en Allemagne, la première à Soest et la seconde à

Lahr, à titre de commandant du 4e Bataillon des services. Il a également eu une affectation d'un an en tant qu'observateur au sein du Groupe d'observateurs militaires des Nations Unies pour l'Inde et le Pakistan (UNMOGIP) au Cachemire, en Inde. Depuis son départ à la retraite, le colonel Holtzhauer a été très actif comme bénévole; il a notamment été président des Amis du Musée canadien de la guerre et directeur de l'Organisation canadienne des vétérans de l'OTAN. Merci de votre service... de la part d'une nation reconnaissante.

## Dons

Pour la période du 1 janvier au 31 mars 2019 (et incluant les dons CanadaHelps reçus après le 5 décembre 2018)

Mrs. Susan Atkinson  
BGen Ray Audet  
Mr. Allan Bacon  
Cdr Pat Barnhouse  
Col Francis Bayne  
Col Ghislain Bellavance  
Maître Pierre-Yves Boucher  
Mr. Charles Bradley  
Ms. D. Elizabeth Brannen  
Ms. Carol Bruce  
Mr. Thomas Burnie  
Ms. Barbara Burton  
Dr. David Camm  
Canadian Imperial Bank of Commerce (CIBC)  
Mr. Larry Capstick  
Mr. Paul Charlebois Q.C.  
Maj Michel Charrier (Ret'd)  
Maj Ross Christensen  
Mr. John Clay  
Maj D. C. Clemis (Ret'd)  
Mr. John Cockburn  
BGen Linda Colwell (Ret'd)  
Maj Walter Conrad (Ret'd)  
Mr. Colin Cooke  
Maj Peter Cooke (Ret'd)  
Col Patrick Crandell  
Mr. William Davidson  
Mr. Fred de Jong  
Mr. Terrence Dempsey  
Mr. William Dempsey  
Ms. Elizabeth DeWolf  
Mr. Larry Diebel  
Mr. David Dimitri  
Mr. Kenneth Doerksen  
Mr. James Douglas

Mr. Stuart Doyle  
Mr. Robert Dryden  
Cdr Richard Duffield  
Ms. Brenda Esson  
Mr. Michael Fancy  
Ms. Julia Finn  
Ms. Donna Fossay  
Mr. Colin Franklin  
Mr. Gerald Gallagher  
Mr. Joseph Gambin  
Mr. Roger Gelinis  
Ms. Claire Gordon  
Dr. Jack Granatstein  
Col Robert Grogan CD  
Mrs. Kerrie Hale  
Mrs. Vera Hanley  
Mrs. Arlene Hensel  
Ms. Connie Higgins-Murray  
Mr. Frank Hlohovsky  
Ms. Margaret Holubowich  
Mr. Gerald Jensen  
Col Murray Johnston  
LCol Neil Johnstone (Ret'd)  
Mrs. Marilyn Joseph  
Anis Karim  
MGen Clifton Kinney (Ret'd)  
Mr. William Kiss  
Mr. Michael Koch  
M. Marcel Lavigne  
MGen W.E. Robert Little (Ret'd)  
Ms. Heather MacQuarrie  
Maj Richard Malott (Ret'd)  
Mr. John Marchant  
Ms. Susan McLean  
Col Richard Mockler  
Mr. Terence Moore

Maj Harold Needham  
Mr. Prabir Pal  
Ms. Lori Parent  
Mr. Eric Patterson  
BGen William Patterson (Ret'd)  
Mr. Frank Phillips  
Mr. Czeslaw Piasta  
Ms. Margaret Ratcliff  
Maj Donovan Redknapp  
Capt (N) William Reed (Ret'd)  
Mr. Sandford Riley  
Ms. Beverlee Rombouts  
Mr. Douglas Rowland  
Mr. Michael Royce  
Mr. Frederick Russell  
Ms. Derele Scharfe  
Mr. Raymond Schell  
Maj Kenneth Seeley (Ret'd)  
Mr. Peter Sekenda  
Mr. John Shea  
Ms. Andrea Siew  
Mr. C. Fred Smale  
Mr. Ed Storey  
Mr. G.B. Okill Stuart  
Ms. Cecile Suchal  
The Royal Canadian Legion Branch 638 (ON)  
The Royal Canadian Legion Branch 641 (ON)  
Mr. D. Kenneth Tucker  
Cdr Mark Tunnicliffe  
Mr. Fred Turnbull  
LCol J. Roy Weir  
Ms. Beatrix Wertheim  
Mr. Sam Wong  
Mr. Douglas Zbetnoff

## Nouveaux Amis

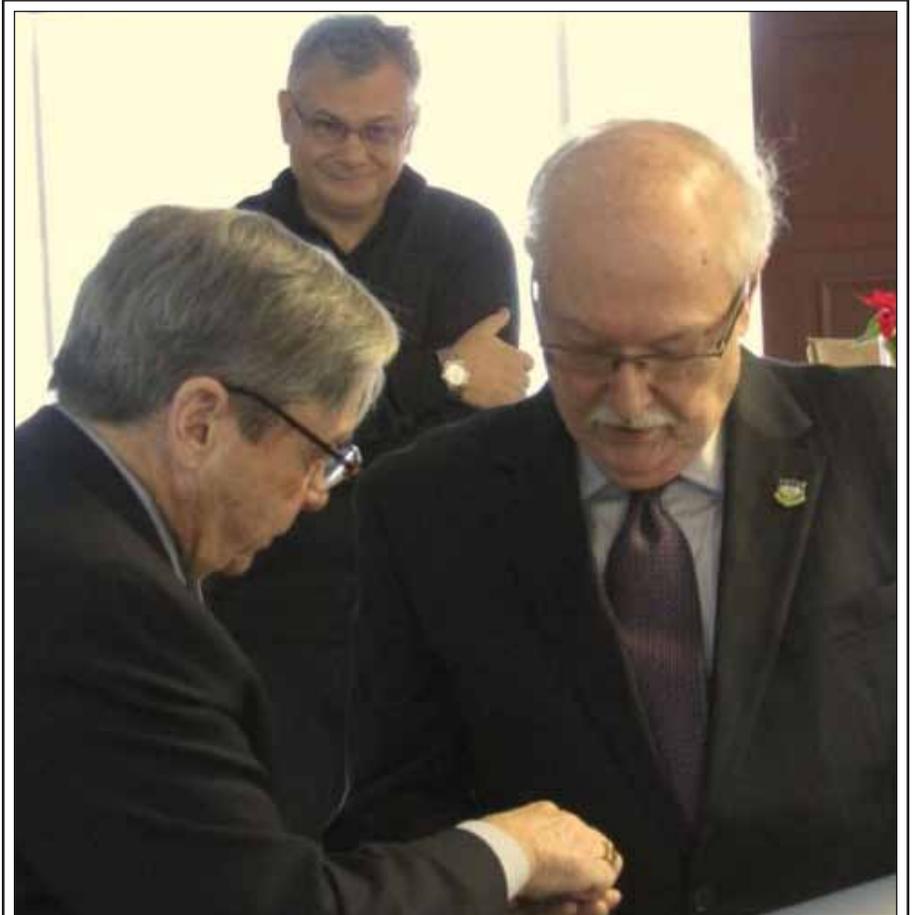
Mr. Richard Brisson  
 Mr. Kenneth Doerksen  
 Mr. Tom Kari  
 Mr. William Kiss  
 Ms. Joy Morrow  
 Ms. Elizabeth Reynolds  
 Ms. Margery Toner  
 Mr. John Ward

## Amis décédés

Mrs. Ann Adams  
 Maj Vincent Brown  
 Maj John Courtney  
 MGen Robert Dupuis  
 LCol Earl G. Jones  
 Mr. Frank A. Moran

## Sociétés membres des Amis

ANAVETS in Canada - Dominion Command,  
 Ottawa, Ontario  
 ANAVETS Unit 217, New Waterford, Nova Scotia  
 Canadian Association of Veterans of U.N. Peacekeeping  
 (Col John Gardam Chapter), Ottawa, Ontario  
 Ladies Auxiliary - Royal Canadian Legion Branch 370  
 (ON), Iroquois, Ontario  
 Royal Military Colleges Club (Ottawa), Ottawa, Ontario  
 The Polish Combatants' Association in Canada, Head  
 Executive Board, Toronto, Ontario  
 The Polish Combatants' Association, Branch 8,  
 Ottawa, Ontario  
 The Royal Canadian Legion Branch 009 (SK),  
 Battleford, Saskatchewan  
 The Royal Canadian Legion Branch 024 (ON), St  
 Catharines, Ontario  
 The Royal Canadian Legion Branch 029 (QC),  
 Montreal, Quebec



*Robert Hamilton présente la Médaille du Président à Michael Dawson. Bruno André, le deuxième lauréat de la médaille, attend son tour. Les deux ont été les meilleurs recherchistes bénévoles du programme commémoratif, « La Première Guerre mondiale de Jour en Jour ».*

The Royal Canadian Legion Branch 047 (NL),  
 Labrador City, Newfoundland and Labrador  
 The Royal Canadian Legion Branch 153 (MB),  
 Carberry, Manitoba  
 The Royal Canadian Legion Branch 185 (QC),  
 Deux Montagnes, Quebec  
 The Royal Canadian Legion Branch 314 (ON),  
 Manotick, Ontario  
 The Royal Canadian Legion Branch 442 (ON),  
 Erin, Ontario  
 The Royal Canadian Legion Branch 636 (ON),  
 Minden, Ontario  
 The Royal Canadian Legion Branch 638 (ON),  
 Kanata, Ontario  
 The Royal Canadian Legion Branch 641 (ON),  
 Ottawa, Ontario

## Engins de débarquement du jour J



Ed Storey

Cent cinq navires et engins canadiens transportant quelque 8 000 marins canadiens ont pris part à l'opération NEPTUNE, la partie navale de l'opération OVERLORD, à laquelle ont participé plus d'un millier de navires et 195 000 marins. Une grande partie de cette vaste armada alliée était constituée d'engins de débarquement pour transporter la force d'assaut vers la tête de plage de Normandie, de sorte que, pour cette invasion amphibie, la MRC a fourni deux bâtiments de débarquement, seize bâtiments d'assaut de débarquement (LCA) et trente engins de débarquement d'infanterie de grande taille (LSI(L)).

Les NCSM Prince David (F.89) et Prince Henry (F.70) étaient tous deux des paquebots de ligne de Colombie-Britan-

nique conçus pour naviguer dans les eaux intérieures. Pour remplir un rôle d'opérations combinées, on les a convertis de leur statut de croiseur auxiliaire en bâtiment de débarquement d'infanterie (moyen) (LSI(M)) à la Burrard Dry Dock de Vancouver. Cela signifie qu'on a doté les deux navires de radars et d'armements plus modernes et qu'on les a agrandis pour qu'ils puissent transporter 450 soldats; à cela s'ajoute l'installation de huit énormes bossoirs pour transporter un nombre égal d'engins de débarquement de quinze tonnes. Chaque LSI avait un déplacement de 6 800 tonnes et un effectif de 200 personnes, qui comprenait l'équipage de 50 personnes de la flottille d'engins de débarquement. Le concept derrière les LSI était qu'ils pouvaient transporter les forces militaires et leur équipement en



Le LSI(M) NCSM Prince David porte son ensemble complet d'engins de débarquement monté sur les bossoirs.  
Photographie PMR93-415 du CIIFC

eaux libres jusqu'à la zone d'invasion; arrivé là, on chargeait les engins de débarquement et on les mettait à l'eau pour l'approche et l'assaut de la plage ennemie. Les deux navires Prince ont été désignés comme des LSI moyens et, à ce titre, on les a renforcés et mis en état de naviguer sur la mer pour pouvoir servir partout dans le monde. C'étaient des navires rapides, mais leur capacité était proportionnellement petite, surtout à comparer aux LSI(L), qui pouvaient transporter 1 500 soldats. Lorsque le nouveau NCSM Prince David est parti pour l'Europe en janvier 1944, il est passé par le canal de Panama pour se rendre de Vancouver à New York, où il a ramassé 400 soldats américains à transporter au Royaume-Uni. Les deux autres LSI(M) étaient le Princess Beatrix et le Queen Emma, tous deux immatriculés aux Pays-Bas, mais la flotte alliée avait un certain nombre d'autres petits et grands LSI ainsi que plusieurs LSI à palans manuels (LSI(H)).

En décembre 1943, chaque LSI(M) canadien s'est vu assigner sa propre flottille de LCA, le NCSM Prince Henry a reçu la 528e flottille de LCA et le NCSM Prince David, la 529e. C'est au port de Cowes sur l'île de Wight, en avril 1944, qu'on a affecté

les LCA à leur flottille et, à ce moment-là, les engins de débarquement ont été ornés de noms et de feuilles d'érable.

Entre 1940 et 1944, plus de 2000 bâtiments d'assaut de débarquement (LCA) ont été fabriqués au Royaume-Uni selon un modèle Thornycroft d'avant-guerre, principalement en bois. Toutefois, les postes de barreur avant et arrière étaient protégés par un blindage de 20 mm et il y avait un support pour une mitrailleuse légère. Selon la variante de production, l'embarcation pesait entre dix et quinze tonnes et pouvait transporter 800 livres de cargaison ou 35 soldats qui débarquaient par une rampe avant. Comme son nom l'indique, le bâtiment d'assaut de débarquement était un engin de débarquement à fond plat conçu pour transporter environ un peloton de soldats d'assaut vers la plage d'invasion. Pendant l'invasion de la Normandie, les LSI s'arrêtaient à environ 12 km de la plage, et les LCA transportaient les troupes vers la rive et, si possible, ramenaient les blessés ou les prisonniers de guerre à d'autres navires de la flotte. Au cours de l'opération Neptune, la partie navale de l'opération Overlord, le NCSM Prince David, qui transportait le Régiment de la Chaudière jusqu'au secteur de Nan White, en

*continué sur la page 16*



**Chargés au maximum, les LCA de la 529e Flottille de la MRC naviguent en eaux libres. Le LCA 1151 est à peine visible au milieu. Bibliothèque et Archives DSCN0809**

face de la ville de Bernières-sur-Mer, a perdu tous les LCA de la 529e flottille sauf un; le Prince Henry s'en est mieux tiré en perdant seulement la moitié de la 528e flottille qui transportait le Canadian Scottish Regiment (régiment de réserve pour la 7e Brigade d'infanterie canadienne) vers le secteur Mike-Red près de Courseille. Les autres régiments d'assaut de la 3e Division d'infanterie canadienne ont fait la traversée de la Manche à bord d'autres LSI, par exemple le Regina Rifle Regiment a embarqué sur trois LSI(L), dont le Llangibby Castle, et plusieurs barges de débarquement de chars d'assaut pour son voyage vers la Normandie. Le 7 juin, les LSI canadiens sont retournés au port de Cowes pour remplacer les LCA perdus par de nouveaux engins.

Les engins de débarquement d'infanterie de grande taille (LCI(L)) appartenaient à une tout autre catégorie de bâtiments de débarquement, plus de 1 000 ayant été construits dans 10 chantiers navals américains. Ils étaient faits en acier et ne pouvaient pas être fabriqués au Royaume-Uni, car la construction navale britannique avait déjà atteint le maximum de sa capacité. Avec un équipage de 24 personnes et un déplacement de 230 à 380 tonnes, les LCI(L) ont traversé l'Atlantique sans escorte et tenaient étonnamment assez bien la



**J. S. Monteath, RVMRC) se tiennent fièrement sur « Miss Canada ». Musée canadien de la guerre 20020039-001\_p31.4**

mer. Les LCI(L) pouvaient transporter 200 soldats et étaient armés de quatre canons Oerlikon de 20 mm, qui étaient considérés comme légers pour les normes de la Marine américaine, mais plus qu'adéquats pour la Royal Navy. La Marine royale canadienne a pris en charge trente LCI(L) très usagés qui avaient été fournis par la RN et la USN en décembre 1943 et en janvier 1944 pour l'invasion planifiée du nord de la France. Parmi ces trente LCI(L), la RN en a retenu six, mais les a dotés d'un équipage de la MRC. En février et avril, les trente LCI(L) ont été répartis en trois flottilles, les 1re (ex-RN 260e) et 2e (ex-RN 262e) flottilles canadiennes avec la Force « J » à Southampton, et la 3e Flottille canadienne (ex-RN 264e) avec la Force « G » à Weymouth.

Les LCI(L) avaient connu un dur service lors des débarquements en Méditerranée en commençant par la Sicile. Les équipages qui les avaient manœuvrés en Méditerranée avaient peu ou pas d'expérience avec les gros engins de débarquement et ils n'avaient pas eu le temps de donner à tout le personnel de la salle des machines la formation nécessaire sur les moteurs diesel ni sur l'utilisation d'hélices à pas variable. L'usure subie en Méditerranée a été aggravée par le manque de pièces, difficiles à obtenir, et le manque de boîtes à outils de réparation, encore plus difficiles à trouver. Certaines pièces et certains outils ont été laissés derrière lorsque les LCI(L) ont quitté la Méditerranée, de sorte que, quand ils sont arrivés au Royaume-Uni à l'automne 1943, les engins étaient dans un état lamentable. Les chantiers de réparation étaient déjà dépassés par la charge de travail visant à réparer des centaines d'engins de débarquement, car les outils étaient rares et les pièces aussi essentielles que les tachymètres et les jauges de température étaient difficiles à se procurer. Les équipes d'entretien de la flottille de la MRC ont fait des merveilles. Travaillant tout l'hiver et le printemps pour respecter une date limite inconnue, ils n'ont épargné aucun effort pour nettoyer et rééquiper les LCI(L) et remettre leurs moteurs en état de marche. La préparation des LCI(L) et des équipages pour l'opération NEPTUNE a été très exigeante et les installations d'entretien de la RN ont dû travailler 24 heures sur 24 pour assurer la navigabilité de toutes sortes d'embarcations. Cela signifie que certains navires et équipages ont eu très peu de temps pour s'entraîner; en effet, le LCI(L) 299 (3e Flottille de la MRC) a quitté le chantier naval le 1er juin seulement, ce qui fait qu'il a manqué tous les exercices de mai. Il aurait même pu rater l'assaut si tout l'équipage ne s'était pas dévoué corps et âme pour terminer le travail. D'autres engins, comme le LCI(L) 250 (2e Flottille de la MRC), ont passé d'un chantier à l'autre avant que le travail ne soit bien fait. Ce n'était pas une question de discrimination contre les LCI(L) canadiens, car il était tout aussi difficile pour les engins de la RN d'obtenir les outils, les pièces de rechange et les réparations nécessaires.

Faisant partie de la Force « J », les 1re et 2e flottilles de la MRC ont embarqué leurs soldats de la 9e Brigade d'infanterie canadienne (réserve non débarquée de la 3e Division canadienne) à Southampton et ont traversé la Manche directement

jusqu'à la tête de plage. On n'a enregistré aucune perte de LCI(L) canadiens le jour J.

Après l'opération NEPTUNE, la MRC a continué d'utiliser les LSI(M), les LCI(L) et les LCA. Les 1re, 2e et 3e flottilles de LCI(L) ont servi jusqu'à la fin de 1944, année où elles ont été démantelées; les LCI(L) ont été retournés à la RN et leurs équipages ont été envoyés à d'autres navires. Les LSI(M) et leurs LCA ont été utilisés jusqu'à la fin des hostilités, puis les LCA du Prince Henry ont été retournés à la RN. Les 258e et 259e flottilles de LCA ont été dissoutes en 1945, mais le NCSM Prince David est retourné au Canada avec son équipage de LCA. Le Prince Henry a été retiré du service en 1945 et le Prince David en 1946, les deux retournant à des activités commerciales sous les noms de Charlton Monarch et d'Empire Parkstone.

Malheureusement, il ne reste aucun exemple de ces engins de débarquement  
*continué sur la page 18*



**L'équipage d'un LCA de la 529e Flottille de la MRC reçoit un briefing d'un officier d'état-major de l'Armée de terre. Bibliothèque et Archives PD-170**



**Le LCI(L) 270 de la 3e Flottille de la MRC (commandé par le lieutenant (temporaire) A. C. Clark, RVMRC) est photographié louvoyant vers la tête de plage de Normandie. Photographie CT-296 du CIIFC du MDN**

spécialisés utilisés par la MRC pendant la Seconde Guerre mondiale, le Charlton Monarch ayant été démoli en 1951 et l'Empire Parkston en 1962. Après la Seconde Guerre mondiale, les LCA ont été soit mis à la ferraille, soit vendus pour les pièces. Certaines coques existent toujours comme caravanes flottantes au Royaume-Uni et le seul survivant du jour J qui était exposé en plein air à Arrowmanches, en Normandie, a été remorqué

sans cérémonie au milieu des années 1990. Les LCI(L) ont subi un sort semblable, nombre d'entre eux ayant été mis à la ferraille dans les années qui ont immédiatement suivi la guerre, tandis que quelques privilégiés ont servi avec les États-Unis et d'autres marines alliées jusqu'aux années 1960, où ils ont eux aussi été démantelés. Deux navires de ce type existent peut-être encore aux États-Unis en tant que musées flottants.



*Cette photographie illustre bien la congestion des engins de débarquement et l'écran de fumée couvrant le débarquement amphibie sur la plage NAN WHITE vue depuis un engin de débarquement d'infanterie de grande taille (LCI(L)). Le LCI(L) 252 était commandé par le lieutenant (temporaire) R. E. StJ. La RVMRC de Wakefield faisait partie de la 2e Flottille canadienne de LCI(L) (ex-RN 262e). Le LCI(L) 252 a été mis en chantier en 1942 à la Jersey Shipbuilding Company, à Barber, au New Jersey et, avant d'aller en Normandie, a servi en Méditerranée avec la RN. Comme beaucoup d'embarcations semblables, le Département d'État américain l'a mis à la ferraille en 1948. Photographie CT-299 du CIIFC du MDN*

## Communications électroniques

### Réponse à un message adressé au Flambeau

Les Amis ont reçu un courriel de John Clay leur demandant de plus amples renseignements sur l'article d'Allan Bacon sur l'Armée du Salut que nous avons publié dans le numéro de février. En particulier, il voulait en savoir plus sur le premier refus officiel de l'armée canadienne lorsque l'Armée du Salut avait proposé un club du bouclier rouge pour la brigade stationnée en Allemagne en 1951. Voici la réponse d'Allan :

Au cours de la Seconde Guerre mondiale, il y avait quatre organismes de service canadiens officiellement reconnus, à savoir l'Armée du Salut, le YMCA, les Cheva-

liers de Colomb et la Légion royale canadienne, qui fonctionnaient tous sous la direction générale du directeur des services auxiliaires (gouvernement). Le ministère de la Défense a rejeté la demande initiale de l'Armée du Salut d'ouvrir un club canadien du bouclier rouge en 1951 et par la suite sous prétexte que, si l'on donnait la permission à l'Armée du Salut, les trois autres organismes de service officiellement reconnus devraient être traités de la même façon. De plus, le ministère de la Défense a soutenu qu'une brigade de seulement 6 000 militaires ne justifiait pas une telle dépense.

## La campagne << J'adopte-un-livre >> 2019 exclusive aux amis

Suite au succès de la campagne de 2018, l'organisation des Amis commandite à nouveau la campagne <<J'adopte-un-livre>> pour 2019.

Les titres que la bibliothèque du CRHM souhaite acquérir sont indiqués ci-dessous. Les

Amis intéressés doivent indiquer, dans le formulaire ci-dessous, les titres des livres (premier,

deuxième et troisième choix) qu'ils aimeraient commander. Ils doivent ensuite envoyer le formulaire, accompagné d'un chèque, au bureau des Amis.

Les commanditaires peuvent également laisser la bibliothèque du CHRM choisir le livre à

acheter en premier lieu ou si leurs premier, deuxième et troisième choix ont déjà été achetés.

La bibliothèque achète les livres, puis appose dans chacun un ex-libris portant le nom du commanditaire.

Nous demandons aux Amis de prendre conscience que d'autres Amis souhaitent également

commanditer des titres, et donc de se limiter à un ou deux titres. S'il reste des titres à

commanditer, ceux-ci publiés dans le prochain numéro du Flambeau

#	Title	Author	Price
1)	La Grande Guerre de Paul Caron: Chroniques d'un légionnaire canadien-français (1914-1917)	Beatrice Richard	\$30.00
2)	I Lived a Dream: My Canadian Heroes (memoir Cold War, Cyprus, Bosnia, Macedonia)	D.A. Salik	\$25.00
3)	In Pursuit of the Essex: Heroism and Hubris on the High Seas in the War of 1812	Ben Hughes	\$45.00
4)	The Debs of Bletchley Park	Michael Smith	\$20.00
5)	The Red Knight	John Charles Corrigan	\$25.00
6)	The Making of a Tattoo: Canadian Armed Forces Tattoo 1967	Keith Allan Wilson	\$30.00
7)	Civvies :Middle-class Men on the English Home Front, 1914-1918	Laura Ugolini	\$50.00
8)	Night Flight to Norway	R.H.B. Boulton	\$75.00
9)	Stalin's Gulag at War : Forced Labour, Mass Death, and Soviet Victory in the Second World War	Wilson T. Bell	\$30.00
10)	The Hindenburg Line 1918: Haig's Forgotten Triumph	Alistair McCluskey	\$25.00
11)	The Displaced: Refugee Writers on Refugee Lives	Viet Thanh Nguyen (ed)	\$25.00
12)	Forgotten Warrior : The Life of Sir Arthur Currie	Robert Linnell	\$35.00
13)	Canadian Battlefields of the Second World War: Dieppe, D-Day and the Battle of Normandy	Terry Copp	\$30.00
14)	Home Waters: Royal Navy, Royal Canadian Navy, and U.S. Navy Mine Forces Battling U-Boats in World War I	David Bruhn, Rob Hoole	\$50.00
15)	They Fought Like Demons: Women Soldiers in the Civil War	Deanne Blanton, Lauren M. Cook	\$40.00
16)	Better Off Dead: Post-Traumatic Stress Disorder and the Canadian Armed Forces	Fred Doucette	\$20.00
17)	Stubborn Resistance: New Brunswick Maliseet and Mi'kmaq in Defence of Their Lands	Brian Cuthbertson	\$25.00
18)	Grande grippe (La): 1918, la pire épidémie du siècle	Freddy Vinet	\$40.00
19)	What Have We Done: The Moral Injury of Our Longest Wars	David Wood	\$30.00
20)	Everyday Heroes: Inspirational Stories from Men and Women in the Canadian Armed Forces	Jody Mitic	\$25.00
21)	The Mitrokhin Archive: The KGB in the World	Christopher Andrew and Vasili Mitrokhin	\$35.00

22)	The Naval War in the Baltic, 1939-1945	Poul Grooss	\$45.00
23)	Another Kind of War: The Nature and History of Terrorism	John A. Lynn II	\$50.00
24)	Trois histoires de bravoure: Le Canada français et la Croix de Victoria	Luc Bertrand	\$30.00
25)	Contested Territory: Dien Bien Phu and the Making of Northwest Vietnam	Christian C. Lentz	\$50.00
26)	Innocent Heroes: Stories of Animals in the First World War	Sigmund Brouwer	\$20.00
27)	Insurgent Women: Female Combatants in Civil Wars	Jessica Trisko Darden, Alexis Henshaw, Ora Szekely	\$25.00
28)	A Soldier's Place: The War Stories of Will R. Bird	Will R. Bird	\$20.00
29)	Gabriel Dumont Speaks	G. Dumont (Gabriel Barnholden, trans.)	\$20.00
30)	De Victoria à Vladivostok: L'expédition sibérienne du Canada 1917-1919	Benjamin Isitt	\$40.00
31)	Bletchley Park and D-Day	David Kenyon	\$35.00
32)	The Allure of Battle: How Wars are Won and Lost	Cathal J. Nolan	\$40.00
33)	Royal Netherlands East Indies Army 1936-42 (Osprey uniforms)	Mark Lohnstein	\$20.00
34)	Property and Dispossession: Natives, Empires and Land in Early Modern North America	Allan Greer	\$120.00
35)	Strangers in Arms: Combat Motivation in the Canadian Army, 1943-1945	Robert Engen	\$40.00
36)	Cold Rush: The Astonishing True Story of the New Quest for the Polar North	Martin Breum	\$35.00
37)	Les chênes de Vimy: La route vers la paix	Linda Granfield	\$10.00
38)	The Avro Arrow : For the Record	Palmiro Campagna	\$30.00
39)	1917: War, Peace and Revolution	David Stevenson	\$45.00
40)	The Stone Frigate: The Royal Military College's First Female Cadet Speaks Out	Kate Armstrong	\$20.00
41)	The Hunger War: Food, Rations and Rationing 1914-1918	Matthew Richardson	\$45.00
42)	Ancestor's Footsteps: the Somme 1916	Andrew Rawson	\$25.00
43)	21 Days in Normandy	Angelo Caravaggio	\$50.00
44)	Media at War	Susan Carruthers	\$40.00
45)	Sacrifice de l'Aviation royale du Canada (1939-1945) – Supplement 4	Robert Cantin	\$80.00
46)	Sacrifice de l'Aviation royale du Canada (1939-1945) – Supplement 5	Robert Cantin	\$80.00
47)	Medal Yearbook 2019	Token Publishing	\$40.00

### Formulaire de demande de commandite 2019

Nom : \_\_\_\_\_ T téléphone : \_\_\_\_\_

Adresse : \_\_\_\_\_

Montant du chèque :

\$

Veillez poster le formulaire et le chèque (libellé à l'ordre des Amis du Musée canadien de la guerre) aux Amis à l'adresse suivante : 1, place Vimy, Ottawa (Ontario) K1A 0M8  
Un reçu d'impôt vous sera envoyé.

#	Titre au auteur	Prix (\$)