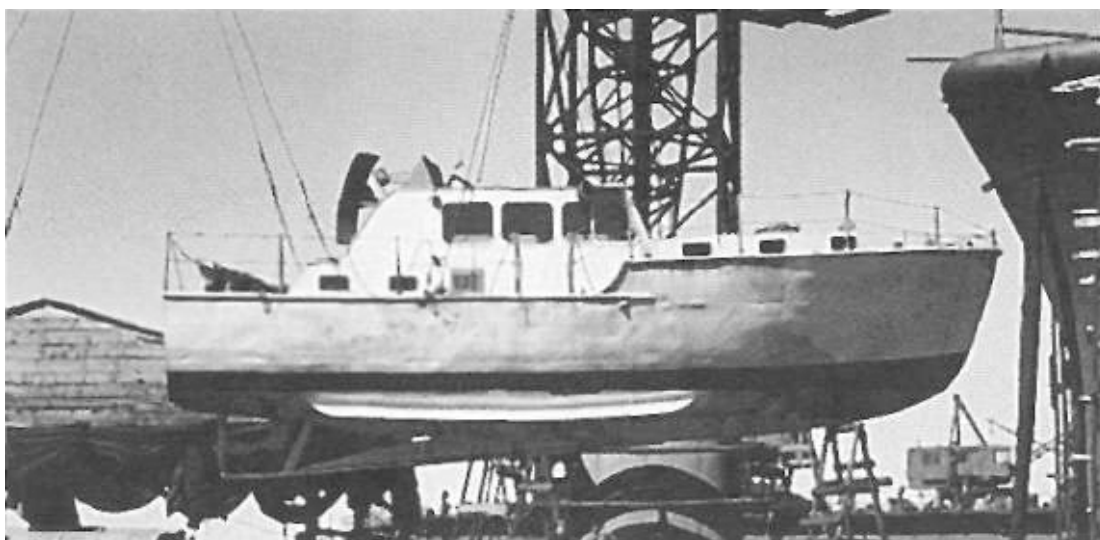




**LIGUE NAVALE DU CANADA
SUCCURSALE DE L'OUTAOUAIS
COMITÉ DES AFFAIRES MARITIMES**



HISTORIQUE DU POGO

7 février 2010

Une petite embarcation coriace

Le POGO - Annexe de sondage hydrographique du NCSM Labrador

Extraits de l'écrit de 1996 d'Eric Fernberg dans la revue Canadian Military History (*)

Depuis longtemps considéré dangereux mais fascinant, l'Arctique canadien est devenu une cible d'intérêt stratégique à la fin de la deuxième guerre mondiale. Le lancement de la première bombe atomique en 1945 a projeté le monde dans l'aire nucléaire et le Canada est devenu un joueur mondial dans le positionnement stratégique entre l'Est et l'Ouest. Au début des années '50, alors que l'Union soviétique a développé sa flotte de bombardiers nucléaires à longue portée, le Canada est vite devenu une zone tampon entre les adversaires dans la guerre froide. Conscient de la menace que posait une attaque nucléaire en provenance du Nord, le gouvernement canadien a entrepris un rôle plus actif pour le défendre. Jusqu'alors, seule la Marine américaine avait mené des opérations navales dans l'Arctique. Ce n'est que lorsque Harold Grant, chef d'état major de la Marine canadienne a dépêché des navires de guerre dans la mer de Chukchi et dans les baies d'Hudson et de Frobisher que le Canada est devenu un élément important dans les stratégies nordiques.(1)

Jusqu'alors, le Gouvernement fédéral se fiait à quelques petits navires effectuant des patrouilles saisonnières pour assurer la souveraineté du Canada dans le Nord. Ceci changea en 1942 lorsqu'une goélette de la Gendarmerie royale du Canada (GRC) - le St. Roch - effectua le premier passage du Nord-Ouest, d'est en ouest. Même si le voyage avait duré deux (2) ans, il démontra que le Canada était en mesure de patrouiller ses eaux arctiques...aussi difficile soit-il. Le St. Roch a repris le voyage en 1944 puis il aura fallu dix (10) ans pour qu'un autre navire du gouvernement ne tente un nouveau voyage.

En 1947, des études ont été entreprises dans le but de construire un navire de patrouille arctique capable d'assurer une présence canadienne dans le Nord. Pour ce faire, le Canada fit appel à l'expérience et au savoir faire de la Marine américaine. Le LABRADOR fut approuvé par le gouvernement en 1949 et s'inspirait des brise-glaces de la classe « Wind » de la Marine américaine. Son capitaine, Owen Robertson, reçut une formation en opérations arctiques auprès de la Marine et de la Garde côtière américaines. L'expérience du Capitaine Robertson auprès des américains s'est avérée fructueuse et ses nouvelles connaissances se sont reflétées dans la construction du LABRADOR. Ses recommandations ont donné lieu à plusieurs modifications aux caractéristiques originales de la classe « Wind » afin de satisfaire les besoins de la Marine royale canadienne (MRC) et de ses équipes scientifiques.(2)



La tâche de construire le premier navire de patrouille arctique canadien a été confiée à Marine Industries Ltée de Sorel, Québec, laquelle avait au préalable été très impliquée dans la construction de corvettes et de navires marchands pendant la deuxième guerre mondiale. L'expertise de cette compagnie en construction navale, agrémentée des recommandations du Capitaine Robertson, ont donné lieu à un navire de 6 400 tonnes, d'une longueur de 269 pi. et d'un tirant d'eau de 30 pi. Sa coque d'acier de haute tension et ses réservoirs de gîte laissant pénétrer 40 000 gallons d'eau à la minute pouvaient le dégager facilement de l'emprise des glaces. Ses six diesels d'une puissance combinée de 10 000 C.V. étaient contrôlables à partir de quatre (4) postes sur le navire et lui assuraient une grande manœuvrabilité dans les conditions arctiques.

Un auxiliaire de 36 pi., mieux connu sous le nom de POGO, facilitait le travail du NCSM LABRADOR dans l'Arctique. Ainsi nommé en l'honneur du personnage populaire du même nom dans les bandes illustrées de l'époque, le POGO avait comme mission de voyager indépendamment du LABRADOR et, à l'aide de son équipement spécialisé, de faire des relevés hydrographiques de la mer arctique. Sa capacité de sondage rendait le POGO tout à fait indispensable aux voyages du NCSM LABRADOR dans le Passage du Nord-Ouest.

La construction du POGO fut également confiée à Marine Industries Ltée dont la section de Conception et d'Ingénierie devait respecter des délais et des critères de construction très exigeants. De dimensions réduites permettant de le transporter sur des bossoirs du côté tribord du LABRADOR, le POGO devait pouvoir porter à son bord tout l'équipement nécessaire aux relevés hydrographiques des eaux arctiques : un radar, un profondimètre, un radio émetteur, un gyrocompas, un compas auxiliaire, une génératrice de 7 kilowatts, ainsi qu'une chaufferette de 70 000 BTU capable de protéger du gel l'équipage et ses équipements. L'embarcation devait avoir six (6) couchettes et une cuisine suffisamment spacieuse pour préparer trois (3) repas par jour. L'exigence de la Marine d'inclure une table à cartes nautiques pleine grandeur ajoutait au problème d'installation d'équipements et d'espaces de travail confortables pour l'équipage. Selon l'architecte de la coque, cette exigence constituait l'un des plus grands défis de la construction du POGO. (3)



L'approche inédite et l'expérimentation dans la construction sont des facteurs importants qui ont fait du POGO un ajout spécial à l'histoire navale canadienne. Bien que les exigences de la marine devaient être

satisfaites, les ingénieurs jouissaient d'une certaine latitude. L'utilisation exclusive de l'aluminium pour alléger son poids est la particularité principale du POGO. Bien entendu, avant l'arrivée du POGO, d'autres constructions militaires (surtout pour l'avionnerie) avaient été fabriquées d'aluminium mais une coque fabriquée exclusivement de plaques d'aluminium soudées constituait un écart marqué aux coques d'acier traditionnelles.

Cet écart n'était pas sans défi. À l'époque, les plaques de métal étaient soudées à l'arc et à l'argon. Cependant, comme s'en est bientôt rendu compte la section de Conception et d'Ingénierie, la fusion demeurait incomplète dans le cas de l'aluminium. En conséquence, l'on dut inspecter toutes les soudures du POGO aux rayons X et les refaire, le cas échéant. Lorsque l'on découvrait une soudure défectueuse, il fallait l'enlever à l'aide d'un marteau pneumatique, la refaire et l'inspecter à nouveau au rayon X.

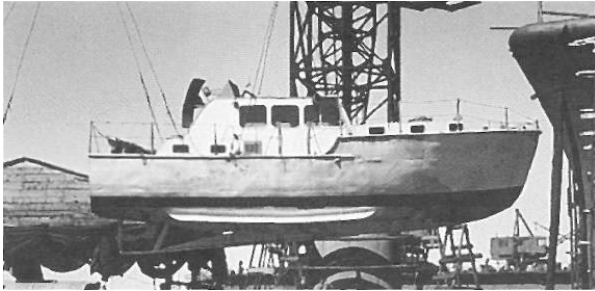
La section de Conception et d'Ingénierie a également utilisé l'aluminium pour construire le pont et la cabine du POGO. L'on réduisit davantage le poids en renonçant au bois pour recouvrir les ponts et en fabriquant des recouvrements légers et antidérapants à partir de carton alvéolé qu'on intercalait entre des feuilles d'aluminium. Certaines des composantes les plus grosses de la coque, tel le talon du gouvernail, ont également été fabriquées d'aluminium. Tous les éléments spéciaux de conception et toutes les exigences navales du POGO étaient inspectés quotidiennement à mesure que sa construction évoluait au chantier. Cette pratique perdura jusqu'au moment où le produit final fut prêt pour ses essais en mer au printemps de 1954.

À sa sortie du chantier naval, le POGO mesurait 36 pi. et avait un tirant d'eau de 3,5 pi. Propulsé par son moteur diesel intérieur Red Wing (modèle DOOD 66 ch.), le POGO atteignait une vitesse maximale de 8,5 nœuds et son rayon d'autonomie de 430 miles nautiques lui accordait un haut degré d'indépendance de son navire d'attache. Enfin, sa jauge de 15 900 lb permettait de le hisser et de le descendre facilement des bossoirs du LABRADOR.

La silhouette du POGO s'apparente beaucoup à celles des bateaux de plaisance d'aujourd'hui. Le gaillard avant était quelque peu surélevé par rapport au pont principal et abritait quatre (4) couchettes, la cuisine et la toilette. Les opérations de recherche s'effectuaient à partir du centre de la cabine principale. La roue était positionnée à bâbord tandis que la table à cartes nautiques était fixée à tribord de la cabine. Deux autres couchettes occupaient la partie arrière de la cabine principale et le pont arrière demeurait ouvert. La tête de son mât se repliait pour permettre l'installation sur les bossoirs du Labrador. Le compartiment de rangement de la proue, accessible seulement par une écoutille sur le côté tribord du pont avant, était séparé de l'habitacle de l'équipage par une cloison étanche. Un esquif à glace jaune brillant était attaché au centre du pont arrière, derrière le poste de pilotage extérieur.

Suite à l'armement du NCSM LABRADOR, le 8 juillet 1954, le Capitaine Robertson et son équipage de 228 membres se rendirent à Halifax afin de préparer le voyage inaugural dans l'Arctique. Le navire mit le cap vers le Nord à la fin juillet, afin, selon un quotidien de l'époque, « d'ouvrir à la colonisation et à la science, le dernier des grands domaines de richesses naturelles du monde » (4). En plus de son équipage, le

LABRADOR avait à son bord une équipe de scientifiques pour mener des recherches dans l'Arctique, lesquelles, croyait-on, aideraient le Canada et les États-Unis à réagir à toute menace soviétique en provenance du Nord.



Le LABRADOR remonta la côte du Labrador et traversa le détroit de Lancaster. Il jeta l'ancre dans la Baie Resolute de l'Île Cornwallis avant d'effectuer la traversée du Passage du Nord-Ouest. Son voyage inaugural dans le Nord s'amorça par la cueillette de données qui ouvrirent la Baie Resolute aux navires à grand tirant

d'eau. C'est à l'occasion du premier voyage du LABRADOR dans l'Arctique en 1954, que l'hydrographe du navire, le Lieutenant T.A. Irvine, se vit assigner la responsabilité de pousser plus loin la cartographie des eaux arctiques (5). On lui confia le commandement du POGO pour l'aider dans sa démarche, et c'est ainsi, qu'accompagné de son équipage de cinq (5) membres, il partit à la cueillette de données. Cette responsabilité n'était pas sans danger. Ainsi il arriva que le POGO s'échoua et dut attendre la marée montante pendant quatre (4) heures. S'échouer et attendre d'être dégagé peut paraître banal mais cette perception change rapidement lorsque l'on considère que l'épaisseur de la coque d'aluminium n'est que d'un huitième (1/8) de pouce et que tout contact pourrait mettre l'équipage en péril. C'est face aux dangers des rochers submergés, des bancs de glace et des vents violents que l'équipage du POGO a sondé le fond de la mer, effectué la reconnaissance du littoral, analysé des sites portuaires potentiels et recueilli d'autres informations essentielles à la navigation arctique. Pendant toute la saison estivale arctique, il a recueilli de l'information sur le détroit du Prince de Galles, le Golfe d'Amundsen et la mer Beaufort. La compilation de données hydrographiques et océanographiques était importante pour la navigation dans l'Arctique parce que les cartes de l'époque ne renfermaient pas de renseignements suffisants sur la profondeur de la mer, ce qui rendait très difficile et hasardeuse la navigation des chenaux, spécialement lorsque les eaux arctiques sont recouvertes de glace pendant la moitié de l'année. Une fois la traversée du Passage du Nord-Ouest complétée en septembre 1954, le LABRADOR retourna à Halifax en empruntant le Canal du Panama.

Le POGO fut le premier navire de la MRC à naviguer dans les eaux inexplorées de l'Arctique canadien. Bon nombre de ses sorties avaient pour mission de tracer le chemin pour le LABRADOR. Il est donc tout à fait indiqué de lui attribuer le surnom « d'éclairer ». Les relevés hydrographiques qu'il a produits dans ses sorties ont également ouvert l'Arctique aux gros navires marchands nécessaires au ravitaillement de la construction de la « Distant Early Warning (Dew) Line ». À la suite du premier voyage du NCSM LABRADOR, la Marine informa Marine Industries que le POGO roulait trop facilement par mer forte. Sa construction d'aluminium allégeait efficacement son poids mais il fallait le modifier pour en faire une plate-forme de travail plus stable. La solution fut l'ajout d'ailerons soudés de chaque côté de sa coque, sous la ligne de flottaison. Marine Industries dépêcha une équipe de techniciens à Halifax pour effectuer ces travaux qui furent suivis d'essais dans le Bassin de Bedford. L'équipe de Marine Industries

n'était pas sans savoir que les conditions d'essai dans le Bassin de Bedford ne correspondaient pas à celles dans l'Arctique mais les épreuves ont quand même démontré que les stabilisateurs réduisaient considérablement le roulis de l'embarcation.

Le NCSM LABRADOR entreprit seulement trois autres voyages pour la Marine canadienne. À son deuxième voyage, en 1955, il transporta du personnel et de l'équipement pour la construction de la partie est de la ligne Dew. En 1956 et 1957, sous la direction du Capitaine Thomas Charles Pullen, il mena d'importants travaux hydrographiques. L'artiste navale bien connu, Charles Anthony Law, s'est joint à l'équipage du navire en 1955 et en était l'officier de bord pendant les deux derniers voyages. Il a traduit plusieurs événements sur ses tableaux à l'huile lorsqu'il n'était pas retenu par ses tâches à bord.

Le NCSM LABRADOR ne naviguera plus à titre de vaisseau de patrouille de l'Arctique de la MRC après son voyage de 1957, l'année d'élection générale qui porta les conservateurs de John Diefenbaker au pouvoir. L'une des premières activités du nouveau gouvernement fut une révision de la structure de la défense par le Ministre de la Défense, George R. Pearkes. Il en résulta une version plus modeste de la MRC ainsi que le transfert du LABRADOR au Ministère des Transports. Pearkes croyait que la Garde côtière canadienne ferait meilleur emploi du navire et saurait l'utiliser à moindres coûts (9). En 1958, le LABRADOR intégrait la flotte des brise-glaces du Ministère des Transports. Toutefois, ses ponts et ses cloisons étanches construits aux normes de la marine en réduisaient sa capacité d'agir en tant que navire de ravitaillement de l'Arctique. Nommé NGCC LABRADOR à partir de 1963, le navire continua à effectuer des voyages dans l'Arctique et il devint le premier navire canadien à franchir le point le plus au nord du Chenal Kennedy, entre le Groenland et l'Île d'Ellesmere. Cependant, son rôle principal se transforma graduellement en celui d'un brise-glace affecté au bas du fleuve Saint-Laurent.

Une fois les aventures dans l'Arctique terminées, l'histoire du POGO illustre bien l'utilisation variée et parfois banale à laquelle un artefact historique important peut être assujéti avant d'être reconnu à sa juste valeur. Lorsque le LABRADOR a été désarmé et transféré au Ministère des Transports, la MRC a conservé le petit bateau de sondage hydrographique parce que le Ministère des Transports avaient indiqué qu'il disposait déjà d'embarcations de service. Le POGO retourna alors à Halifax, le port d'attache de l'ancien NCSM LABRADOR, et fut utilisé comme embarcation portuaire. De la fin des années '50 et pendant les années '60, le POGO, - alors désigné QML 104 (Queen's Motor Launch) - a servi d'embarcation au Capitaine de port de sa Majesté. Éventuellement, sa désignation est passée à YFL 104 (Yard Ferry Light), laquelle est encore affichée à sa coque aujourd'hui.

Dans les années '60, le POGO a été transféré d'Halifax au NCSM York, l'établissement de la réserve navale de Toronto où il fut utilisé comme navette. Peu après, il fut transféré au NCSM Carleton au Lac Dow à Ottawa.

Dans les années '80, le NCSM Carleton utilisait le POGO comme principale embarcation de formation pour ses réservistes. À ce titre, le POGO était aussi appelé à servir de plate-forme de plongée sous-marine. Cependant, son franc-bord élevé rendait difficile la remontée à bord des plongeurs revêtus de leurs lourds équipements (11). Des

modifications pour la plongée furent proposées mais ne donnèrent lieu qu'à l'acquisition d'une échelle de cordage. Les fonctions connexes du POGO incluait celles d'assurer la sécurité dans le cadre du programme gouvernemental d'emploi d'été pour étudiants.

Malheureusement les expériences du POGO ne sont pas toutes aussi drôles ou aussi mémorables. L'embarcation commença à montrer des signes de fatigue pendant son service au NCSM Carleton. En 1990, le POGO avait déjà 35 ans. Aussi, à cause de la devise selon laquelle l'équipement sous utilisé est habituellement retiré de l'inventaire des réservistes, le POGO a souffert d'une sur-utilisation. Le manque d'entretien régulier constitue un des problèmes principaux dont il a été affligé pendant qu'il était au service des réservistes. La nature transitoire des unités de réservistes ne permet pas de former un équipage ou du personnel d'entretien stable. Les marins du NCSM Carleton ont fait tout en leur possible pour entretenir le POGO. Certains ont même agi bénévolement pour le maintenir en état de fonctionner. Les travaux d'entretien mécanique ont été assurés par des mécaniciens de camion de la base militaire d'Uplands à Ottawa (13). L'embarcation a même été amarrée dans des marinas de la région d'Ottawa afin de faciliter sa transition annuelle entre l'entreposage et la mise à l'eau.

Il a fallu une guerre et un accident pour mettre fin à sa carrière. En 1990, pendant la guerre du Golfe persique, la Marine canadienne s'est rendue compte de la durabilité et de la fiabilité des embarcations pneumatiques à coque rigide. Il en résultat une proposition d'équiper toutes les unités de réserves navales de ces embarcations afin d'assurer l'uniformité de l'équipement. Ceci permettrait un meilleur système de soutien technique pour l'entretien et l'opération. En 1993, le NCSM Carleton s'est vu offrir le plus gros modèle si le POGO était retiré du service. C'est un accident à la Marina de Gatineau qui a finalement eu raison du POGO. À cette époque, le POGO menait ses opérations à partir de la Marina de Rockliffe, sur le Rivière des Outaouais et se rendait à Gatineau pour l'entreposage d'hiver. Au moment où on le sortait de l'eau à l'aide d'un chariot de transport, l'un de ses anneaux de levage céda et il percuta le sol poupe



première, brisant son talon de gouvernail et fissurant plusieurs soudures de pont. Un choix entre des factures de réparations ou un nouveau pneumatique de 21 pi. décida vite de son sort.

Lorsque le Musée canadien de la guerre a appris que le POGO devait être retiré du service, le personnel du musée exprima un vif intérêt pour l'ajouter à sa collection. Le

Musée a indiqué à la Marine qu'il serait heureux d'accepter le POGO en raison de sa carrière importante à bord du LABRADOR. Il fut transféré au Musée à l'été 1995.

Notes

* Canadian Military History, Volume 5, No. 2, automne 1996, pages 71-76.

1. Tony German, *The sea is at our Gates : The History of the Canadian Navy* (Toronto: McClelland & Stewart) p. 250.
2. *Ibid*
3. Entrevue avec Harrold Fernberg, le 2 août 1996. Mons. Fernberg a passé deux ans et demi chez Marine Industries Ltée et a conçu la coque des auxiliaires du NCSM LABRADOR lesquelles incluent le POGO ainsi que deux barges de débarquement. Mons. Fernberg est le père de l'auteur du présent document et a constitué une source d'information indispensable pour la rédaction.
4. Montreal Gazette, 12 juin 1954.
5. T. A. Irvine, *The Ice was all Between*, (Toronto: Longmans, Green and Company, 1959), p. 68.
6. *Ibid*, p. 90.
7. Entrevue avec Harrold Fernberg
8. *Quebec Chronicle Telegraph*, 27 septembre 1957.
9. Sharon Hobson, *The Composition of Canada's Naval Fleet 1946-85* (Halifax, NS: Centre for Foreign Policy Studies, Dalhousie University, 1986) p. 29.
10. Thomas E. Appleton, *Usque ad Mare: A history of the Canadian Coast Guard and Marine Services* (Ottawa: Department of Transport, 1968) p. 182.
11. Entrevue avec Patrick Warner, 7 août 1996. Mons. Warner est un employé de la Garde côtière canadienne et un ancien lieutenant dans la réserve navale. Pendant plusieurs années, il était l'officier responsable du POGO et des autres petites embarcations du NCSM Carleton.
12. Le Red Wing d'origine a été remplacé par un Perkins T6-345 diesel marin. Les moteurs Perkins ont aussi servi à la fabrication des camions Chrysler et, en raison de l'interchangeabilité des pièces, permettaient d'en assigner les réparations à un mécanicien de camion de l'armée.

DE LA RÉCLUSION À LA VIE PUBLIQUE: 1995-2009

Par Marc Laplaine, Succursale de l'Outaouais, Ligue navale du Canada

En dépit des meilleurs intentions du Musée de la guerre, le POGO a été entreposé tel quel à la réserve Vimy du musée et n'a jamais fait partie d'une exposition.

En 2003, le Musée révisé la pertinence de ses collections en fonction du déménagement dans ses nouveaux locaux de la rue Booth à Ottawa. L'on conclut que le POGO n'a plus sa place du fait qu'il n'a jamais participé à un conflit armé.

Suite à cette décision, le Bureau national de la Ligue navale du Canada est alors approché dans le but d'évaluer son intérêt à exploiter le POGO au profit des Cadets de la marine royale canadienne.

Heureusement, la Ligue navale reconnaît l'immense potentiel du POGO pour ses cadets et identifie la Succursale de l'Outaouais comme le groupe le plus apte à réussir sa revalorisation, en raison de son expérience positive avec ses deux embarcations école motorisées de 27 pieds depuis 1995.

La Succursale accepte avec enthousiasme d'ajouter le POGO à ses inventaires mais, compte tenu de la charge additionnelle en cause, crée le Comité des affaires maritimes. Ce comité jouit d'une indépendance financière permettant d'assurer que les fonds recueillis pour les activités régulières des cadets ne sont pas affectés aux embarcations école.



Au début de 2005, des préparatifs sont entamés pour retirer le POGO de Vimy House. Le Centre de formation professionnelle de l'Outaouais (CFP) devient alors un partenaire important en acceptant de fabriquer un ber en acier qui servira au transport et à l'entreposage du POGO. De plus, le CFP accepte d'accueillir temporairement le POGO dans ses ateliers et de l'utiliser comme aide didactique dans diverses disciplines.

Au printemps 2005, le Musée transfère les titres de propriété à la Succursale de l'Outaouais. Son Comité des affaires maritimes prend en charge le POGO et

organise son déplacement au CFP.

Au cours des deux années suivantes, des étudiants des départements de soudure, de mécanique diesel, de plomberie, d'électricité et d'entretien de bâtiments effectuent diverses vérifications et travaux de réparation.

À l'automne 2007, le POGO est déménagé et entreposé à la seule marina de l'Outaouais équipée pour sa mise à l'eau éventuelle. Entre 2007 et 2009, les membres du Comité des affaires maritimes poursuivent les travaux de réparation et ont recours aux étudiants en Administration du Cégep de l'Outaouais qui élaborent diverses stratégies de marketing.



Le 13 septembre 2009, le POGO navigue enfin sur la rivière des Outaouais, en compagnie des deux bateaux écoles, Fred Gordon et John Boucher. Les essais démontrent qu'il est étonnamment étanche et que son moteur ne donne aucun signe de défaillance en dépit de ses nombreuses années d'inactivité.

À son arrivée à Hull, notre partenaire de longue date, le Club de Yachting Portage Champlain, l'accueille avec enthousiasme et lui dédie un quai haute visibilité jusqu'à la fin de la saison de yachting. Le POGO complète ensuite le voyage de retour à son lieu d'entreposage d'hiver en aval. Son lancement officiel est prévu au printemps 2010, dépendant de la disponibilité des fonds nécessaires. Tous les efforts seront déployés afin d'assurer sa participation aux festivités entourant le centième anniversaire de la Marine royale canadienne.

À plus long terme, il est prévu que le POGO complétera l'instruction en salle de classe des Cadets de la marine royale canadienne de la région de la Capitale nationale en temps que bateau-école. Dans ses moments libres, il pourra participer au programme de formation de d'autres groupes de jeunes intéressés aux activités nautiques et à rehausser les connaissances pratiques des plaisanciers - le tout selon les principes du recouvrement des fonds.

Entretemps, les bénévoles du Comité des affaires maritimes sont à la recherche de bénévoles ainsi que d'appuis matériels et financiers qui leur permettront de restaurer le POGO et de rappeler aux canadiens sa contribution à la souveraineté de notre pays dans l'Arctique.