

LE BONAVENTURE, N.C.S.M.

Vers la fin de la Première Guerre mondiale le Canada possédait un noyau de service aéronaval: le Canadian Naval Air Service. Pendant la Deuxième Guerre mondiale le personnel de la Marine royale du Canada opérait deux petits porte-avions britanniques, mais la MRC ne fit l'acquisition de ses propres porte-avions qu'après la guerre. Le premier de ceux-ci fut le Warrior, (1946-1948); le deuxième, le Magnificent (1948-1957); et le troisième, le Bonaventure.

Mis en chantier le 27 novembre 1943 et lancé (quoiqu'inachevé) le 27 février 1945, le Bonaventure fut pris en charge par le Canada comme remplaçant prévu du Magnificent, en 1952. Il fut armé le 17 janvier 1957 et demeura dans la MRC jusqu'à son désarmement treize ans et demi plus tard.

Pendant sa carrière au sein de la MRC le Bonaventure (affectueusement appelé le "Bonnie") fut surtout affecté à l'entraînement des pilotes aériens dans leur rôle de soutien aux diverses tâches assignées à la marine. Celles-ci comprenaient le contrôle de l'Atlantique-Nord et ses régions adjacentes, la surveillance des sous-marins soviétiques qui y opéraient en grand nombre, et le soutien aux engagements pris en vertu de l'Alliance atlantique (OTAN). Ses chasseurs à réaction, jusqu'en 1962, avaient une mission de protection en cas d'attaque aérienne ennemie, alors que ses avions Tracker et ses hélicoptères soutenaient les destroyers et les frégates qui y étaient rattachés, dans la recherche de sous-marins et lors de missions d'attaque.



Un hélicoptère Sea King s'apprête à apponter le Bonaventure.

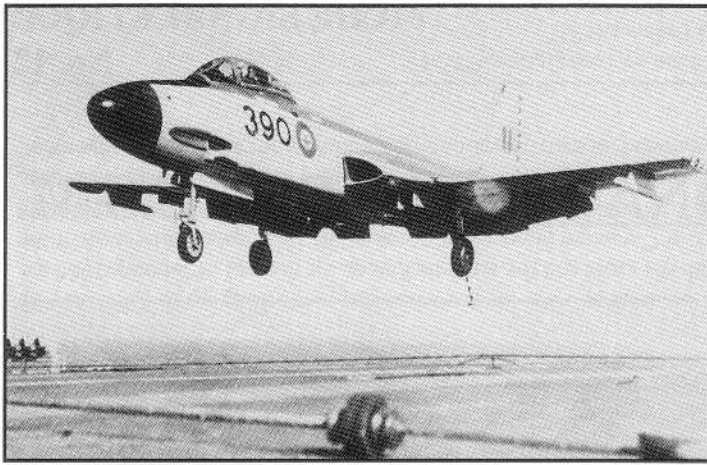
DN



Le Bonaventure, n.c.s.m., en appareillage: il fut le dernier des porte-avions canadiens de conception spéciale. DN

Le Bonaventure sillonna les mers depuis l'Arctique (1961), lors d'un périple de 5 200 milles visant à affirmer la souveraineté du Canada, jusqu'à Buenos Aires (février 1966). En 1961 il parcourut 42 000 milles et fut absent de son port d'attache pendant 178 jours. En septembre 1962 il perdit ses avions Banshee, qui se faisaient vieux. En dépit des supplications de la part du groupe de l'aéronavale qui demandait qu'on les remplaçât par des chasseurs-bombardiers de la US Navy, rien ne fut décidé puisque les chasseurs n'étaient pas utiles comme avions anti-sous-marins dans le rôle de protection de la souveraineté. Ainsi, lors du remplacement des avions en 1963-1964 on préféra utiliser six hélicoptères Sea King toutes-saisons, un hélicoptère à sauvetage Sikorsky "Pedro", et 13 avions Tracker bi-moteurs. Pendant ce temps l'équipage marin formula et établit les procédures à suivre afin de ravitailler en carburant ses hélicoptères "au chaud", c'est-à-dire sans l'interruption des moteurs. Vers la fin d'octobre 1962, pendant la crise des missiles au Cuba, le Bonaventure faillit être mis en service actif alors qu'il faisait partie d'une patrouille de la flotte en mer dans l'Atlantique-Ouest, et, plus tard, en mars 1964, lorsqu'il servit au transport des troupes canadiennes affectées au maintien de la paix à Chypre.

Au début de 1963 il fut soumis à un radoub majeur pendant quatre mois; plus tard, d'avril 1966 à septembre 1967, il dut subir un radoub de période (mi-vie) au chantier Davie Shipbuilding, à Lauzon (Québec). Ce radoub visait à permettre au Bonaventure de durer jusque vers la fin des années 1970. Non seulement l'évaluation du coût initial de 8 millions de dollars fut-elle dépassée — il en coûta 12,5 millions — mais le travail fut plus long que prévu. En sus, le vaisseau resta armé et le gros de l'équipage fut retenu à bord ou dans les environs, ce qui ajouta au coût et à l'administration. Il quitta Lauzon en direction de Halifax le 13 septembre 1967 pour faire ses essais à la mer et pour relever l'efficacité du personnel marin et aérien. La Marine royale du Canada cessa d'exister comme tel, fin janvier 1968 (à la suite de l'unification des



Un avion Banshee F2H3 sur le pont "d'accrocher" à bord du **Bonaventure**. DN

forces armées). Les escadrons de l'aéronavale furent alors placés sous la responsabilité du Commandement aérien en ce qui touchait au développement et à l'entraînement, et sous le Commandement maritime quant aux opérations — un arrangement malcommode mais réalisable.

Le 3 avril 1969 le Gouvernement annonça "une réduction graduelle des engagements du Canada envers l'OTAN" — un présage de la fin de l'aéronavale, puisqu'on cherchait un moyen moins coûteux, tel l'usage d'hélicoptères apontés sur destroyers. On visait l'économie ainsi que des coupures majeures au sein du personnel; l'équipage du **Bonaventure**, au nombre de 1 350, et ses avions y furent assujettis. Au cours de l'été de 1969 un accostage à Saint John (N. B.) fut contremandé en faveur du "maintien des acquis" le long du quai de Halifax. Puis, alors que le **Bonaventure** participait à une manoeuvre de l'OTAN, au milieu de l'Atlantique, en septembre 1969, l'équipage apprit, par la voix de Radio-Canada, que le porte-avions serait mis au rancart et que son escadron d'avions Tracker serait dispersé. Quant à l'équipage, il serait désormais employé sur les nouveaux destroyers porte-hélicoptères (classe 280) qu'on s'appropriait à mettre en chantier. Ainsi, le **Bonaventure** servit de contribution de la marine aux coupures de la défense, et à près de 50 p.c. de la réduction de la contribution en personnel canadien à l'OTAN. Le dernier vol opérationnel fut effectué le 28 octobre 1969. En janvier 1970 le **Bonaventure** transporta un bataillon du Royal 22^e Régiment en Jamaïque lors d'un exercice d'entraînement tropical. Trois mois plus tard le porte-avions fut dépêché au nord de la Norvège, à Narvik, afin d'y ramener des unités de l'armée de terre qui avaient participé à des manoeuvres de l'OTAN, et dont les moyens de transport prévus s'avèrent indisponibles. Ce fut là son dernier état de service. Il fut désarmé à Halifax le 3 juillet 1970, puis vendu et mis en pièces pour de la ferraille fin de 1971.

Bibliographie:

1. J. Allan Snowie, The Bonnie: HMCS Bonaventure, Erin (Ont.), Boston Mills Press, 1987;
2. Tony German, The Sea Is At Our Gates, The History of the Canadian Navy, Toronto, McClelland & Stewart, 1990;
3. J. A. Foster, Sea Wings. A Pictorial History of Canada's Waterborne Defence Aircraft, Agincourt (Ont.), Methuen Publications, 1986;
4. R. D. Banks, éd., From White Caps to Contrails, Shearwater (N.-E.), publié privément pour les escadrons, Toronto, McLean-Hunter, 1981.

SPECIFICATIONS:

Longueur:	au total 704 pieds (214,6m)
Largeur:	à la ligne de flottaison 80 pieds (24,5m) au niveau du pont d'envol 128 pieds (39m) au pont d'envol 107 1/2 pieds (32,8m)
Tirant d'eau:	25 pieds (7,6m); Hauteur du pont d'envol: 40 pieds (12,2m)
Déplacement:	net 16 000 tonnes chargé (au maximum) 19 920 tonnes
Armement:	4 canons DCA de 3" - 50 calibre, jumelés 8 canons DCA Bofors de 40mm
Moteurs:	quatre chaudières, deux turbines Parsons, deux arbres d'hélice 41 368 cv à l'arbre = 24 1/2 noeuds 3 200 tonnes de mazout = 12 000 milles nautiques à 14 noeuds 8 génératrices d'électricité
Effectif:	1 370; personnel marin 810; personnel de l'aviation 560. Les effectifs actuels varièrent considérablement.
Avions:	10 chasseurs à réaction F2H3 "Banshee" (jusqu'en 1962), 10 ou 12 avions bi-moteurs CS2F "Tracker" affectés à la recherche de sous-marins et à la patrouille aérienne; ces derniers furent remplacés par jusqu'à 10 hélicoptères CHSS2/HS-50 "Sea King" ainsi que d'autres, tel l'hélicoptère Sikorsky HO4S "Pedro" affecté au sauvetage.
Équipement:	Pont d'envol placé à un angle de 8 degrés, système de direction de l'atterrissage par miroirs (remplacé par le système d'appontage Fresnel Lens Optical); six câbles d'arrêt installées à 70 pieds (21, 3m) du bout du pont d'envoi arrière; un système de lancement de catapulte à vapeur BS-4, à poussée de 112 pieds (34,1m) actionné par la vapeur des chaudières. Neuf salles de radio; la navigation, la détection sur mer et dans l'air, la commande des canons et le système d'appontage contrôlé permettant le vol sans visibilité assistés par radar.

STATISTIQUES DE CARRIÈRE:

Parcours:	374 597 milles nautiques (1957-1970)
Lancements par catapulte:	13 302
Atterrissages contrôlés:	20 590



L'avion CS2F-1 Tracker affecté à la patrouille anti-sous-marins, un des premiers de la centaine qui fut livrée. DN