

Version française

RÉDACTEUR
 Commandant d'aviation G. J. Morchain

RÉDACTRICE ADJOINTE
 Mme D. McClelland

Version anglaise

RÉDACTEUR
 Commandant d'aviation K. G. Roberts

RÉDACTEURS ADJOINTS
 Capitaine d'aviation T. G. Coughlin
 Lieutenant D. C. Lory

La revue **SENTINELLE** est publiée dix fois par année par les services de l'Information du Quartier Général des Forces canadiennes, sous l'autorité du Chef d'État-Major de la Défense. Les opinions exprimées dans la revue n'engagent que la responsabilité de leurs auteurs et ne doivent en aucune façon être considérées comme des prises de position officielles.

ABONNEMENTS.

Amérique du Nord, 1 an \$2,50
 Autres régions, 1 an \$3,50

Prière d'adresser les commandes et la correspondance concernant les abonnements à l'Imprimeur de la Reine, Département des impressions et de la papeterie publiques, Ottawa, Canada. Les commandes doivent être accompagnées d'un chèque ou mandat de poste établis à l'ordre du Receveur Général du Canada.

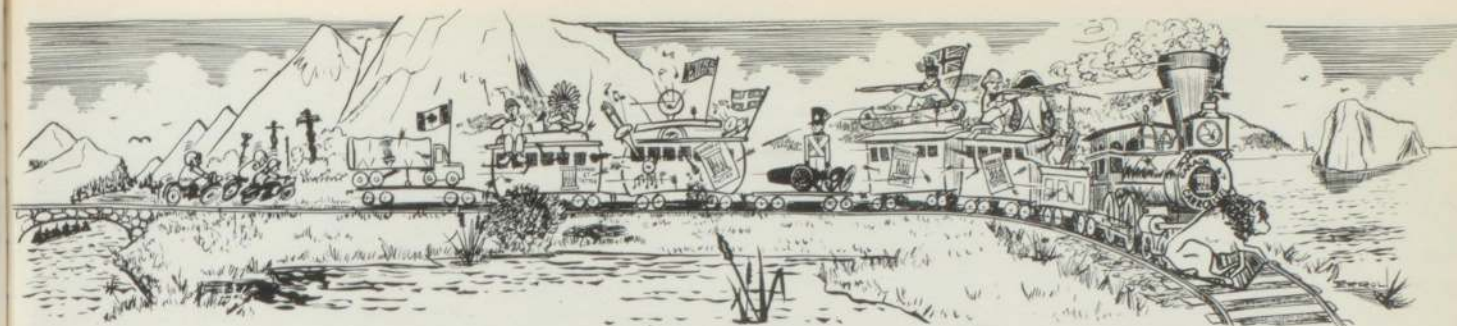
CORRESPONDANCE. Prière d'adresser la correspondance au Rédacteur, Sentinelle, Annexe de l'Edifice Kildare, 312 est, avenue Laurier, Ottawa 2, Canada.



L'escorteur d'escadre Fraser a été remis en service en octobre, après avoir subi d'importantes transformations dans les chantiers maritimes de la Canadian Vickers Ltd., à Montréal. Construit par la compagnie Yarrows Ltd., à Victoria, et armé le 28 juin 1957, ce bâtiment de 2 000 tonnes et de 366 pieds de long fit partie de la flotte du Commandement du Pacifique jusqu'en 1965, date à laquelle il entra en cale sèche. Doté maintenant d'un hangar et d'une plate-forme permettant l'utilisation d'hélicoptères embarqués, d'un sonar à immersion variable et de systèmes améliorés pour la lutte anti-sous-marine, le Fraser aura son port d'attache à Halifax, où il rejoindra les six autres escorteurs d'escadre de la classe St-Laurent. Il est le dernier bâtiment du genre à subir les transformations en question.

SOMMAIRE

	Page
ARTICLES	
Les trains du Carrousel des Forces armées	1
Automation de la solde	4
Anniversaire du Royal 22 ^e Régiment	6
Résistance aux chocs	10
La banque de sang rare	13
Nos médailles	15
L'aérofureteur	18
Réserve navale	20
Miniatures militaires	22
Nos soldats à Chypre	26
La 407 ^e escadrille maritime	28
RUBRIQUES	
Tour d'horizon	31
Nouveaux règlements	34
Personnel	35
Primes à l'initiative	39
Promotions	40
Notre passé	43
Echos bibliographiques	45
Notre courrier	47



LES TRAINS DU CARROUSEL DES FORCES ARMÉES

Pour la plupart des gens, un train n'est rien de plus qu'un moyen de transport utilisé pour se rendre du point A au point B. Cependant, pour quelque 700 militaires, un train deviendra, l'année prochaine, une ville mobile et autonome dans laquelle ils vont vivre, travailler et se reposer, quand ils présenteront de par tout le pays le Carrousel des Forces Armées du Canada, la contribution de nos armes aux spectacles du Centenaire.

La mise à exécution de ce projet comprenant deux trains, soit le rouge (Pacifique-Canadien) et le bleu (National-Canadien), a posé d'énormes problèmes, tant dans le domaine de la logistique que dans celui de l'administration. En premier lieu, ils seront les deux plus longs trains de voyageurs jamais formés au Canada. Mais, pour les centaines de militaires qui y séjourneront pendant six semaines, ils seront surtout un foyer, un

atelier et un centre de récréation.

Afin de résoudre les innombrables problèmes complexes posés par la mise en service de ces deux trains, des consultations sont en cours depuis déjà deux ans entre certains membres des Forces armées et des représentants des compagnies de chemins de fer. La longueur du train fit l'objet de plans préliminaires mais, étant donné que le Major I. S. Fraser, directeur du Carrousel, suivait alors les cours de l'École d'État-Major de l'Inde, il fallut attendre son retour au Canada avant de prendre une décision définitive à ce sujet. Entre-temps, le Capitaine E. A. McLellan, responsable des transports auprès du Directeur général du Centenaire, G.Q.G.F.C., avait lui aussi du pain sur la planche!

Le premier problème d'importance consistait à concilier les horaires fixes du National-Canadien et du Pacifique-

Canadien avec le vagabondage des trains du Carrousel. Ce ne fut pas chose facile. Mais, qu'il nous suffise de dire que lorsque le "rouge" et le "bleu" s'ébranleront, à l'aurore du Centenaire, ils auront devant eux quelque 10 000 milles de voies libres. La longueur peu commune du train cause elle aussi un problème embarrassant. En effet, vingt voitures et six wagons plates-formes provoquent des difficultés de stationnement, surtout lorsque les autorités militaires demandent que le train soit divisé en plusieurs sections, de façon à former une unité bien groupée à chaque arrêt. En fait, cet agencement ne sera pas toujours possible, par exemple à Sidney (N.-E.) et North Bay (Ont.), où les voies en parallèle sont peu nombreuses et où le train devra être garé en une seule rame.

Plusieurs autres questions ont dû être résolues lors de l'étude des zones de