



Nouvelles

L'ASSOCIATION DE L'HISTOIRE TECHNIQUE DE LA MARINE CANADIENNE

Dans ce numéro :

Première tentative d'intégration de la propulsion nucléaire au Canada	2
Projet-pilote de l'AHTMC	3
Letters	3
La collection	3
Appel à tous :	
Histoire du sonar	4

Président de l'AHTMC
Cam (retraité) M.T. Saker

Liaison à la DHP
Roger Sarty

Secrétaire
Gabrielle Nishiguchi (DHP)

Directeur exécutif
Lcdr (retraité) Phil R. Munro

Directeur de la recherche
M. Hal W. Smith

Liaison à la DGGPEM
M. R.A. Spittall

Directeurs de la rédaction
Mike Saker

Mis en pages et conception du bulletin
Brightstar Communications,
Kanata (Ont.)

Nouvelles de l'AHTMC est le bulletin non officiel de l'Association de l'histoire technique de la marine canadienne. Il est publié par la Direction histoire et patrimoine, QGDN Ottawa, K1A 0K2. Tél. : (613) 998-7045; Télécopieur : (613) 990-8579. Les vues exprimées dans ce bulletin sont celles des auteurs et ne reflètent pas nécessairement le point de vue officiel ou les politiques du MDN.

L'AHTMC salue les lecteurs de la *Revue du Génie maritime*

Il y a quelques années, une poignée de personnes enthousiastes se sont regroupées pour déterminer de quelle façon elles pourraient rassembler l'information requise afin de raconter l'histoire des progrès techniques de notre service maritime. Elles ont commencé par envoyer des lettres à quelques centaines de membres du personnel retraités en vue d'obtenir leur appui et leur participation directes. Par bonheur, plus de 40 répondants ont transmis des anecdotes personnelles, allant de lettres d'une page à des recueils de souvenirs professionnels dignes d'être publiés par eux-mêmes. Beaucoup d'autres personnes ont envoyé des notes, des notes de service et de vieux papiers qui, à leur avis, pouvaient présenter un certain intérêt.

Encouragés par ce succès initial, les membres fondateurs du mouvement ont élargi et officialisé leur comité, qui est aujourd'hui devenu l'Association de l'histoire technique de la Marine canadienne. À l'été de 1996, l'AHTMC a publié son premier bulletin, afin d'établir un dialogue (c'est-à-dire pour demander de l'information à la collectivité et lui en fournir quelques bribes en retour). Jusqu'à maintenant, l'AHTMC a produit quatre bulletins qui, avec des exemplaires gratuits de la *Revue du Génie maritime*, ont été envoyés à près de 300 membres, sous les auspices de la Direction de l'histoire et du patrimoine et de notre partenaire stratégique, la DGGPEM. Comme vous pouvez le constater, notre bulletin se trouve maintenant au centre de la *Revue*, place que nous espérons occuper pendant de nombreuses années à venir. Toutefois, cela dépend entièrement de l'appui continu de lecteurs tels que vous.

Nous espérons que tous nos nouveaux lecteurs trouveront notre entreprise intéressante et nous souhaitons avoir de vos nouvelles.

Mike Saker

Ce qu'est l'AHTMC

L'Association de l'histoire technique de la marine canadienne est une organisation bénévole oeuvrant en collaboration avec la Direction - Histoire et patrimoine (DHP) dans le but de préserver l'histoire technique de notre marine. Toute personne s'intéressant peut devenir membre de l'association. Veuillez communiquer avec la DHP.

L'un des principaux buts de la collection est de permettre tant aux chercheurs qu'aux lecteurs occasionnels d'avoir accès à l'information qu'elle contient. Pour le moment, la seule copie de la collection se trouve à la Direction de l'histoire et du patrimoine, au 2429 Holly Lane (près de l'intersection des chemins Heron et Walkley), à Ottawa. La DHP est ouverte au public tous les mardis et mercredis, de 8 h 30 à 16 h 30. Le personnel est à votre disposition pour récupérer l'information et vous fournir toute autre aide requise. Des photocopieurs libre service se trouvent sur place. Pour pouvoir entrer dans l'immeuble, vous avez besoin d'un laissez-passer de visiteur, que vous pouvez facilement obtenir auprès du commissionnaire, à l'entrée principale. Il est possible de se procurer des exemplaires de l'index de la collection en écrivant à la DHP.

Passez nous voir!

Première tentative d'intégration de la propulsion nucléaire au Canada

Le commodore R. Baker, constructeur naval digne d'estime qui avait été prêté à la MRC par le Royal Corps of Naval Constructors à titre de chef de la construction navale (1948-1956), avait tendance à lancer au personnel des opérations la phrase suivante : «Ce n'est pas tant ce que vous voulez que ce que nous, aux services techniques, sommes capables de vous fournir.» Cette idée n'a pas toujours été bien reçue, et il est intéressant de voir comment elle a été appliquée dans le cadre d'une option de propulsion nucléaire envisagée il y a longtemps au Canada.

La propulsion nucléaire était une passion du contre-amiral Brian Spencer (chef des services techniques de la Marine (CSTM), de 1958 à 1961). Servant d'abord comme ingénieur en chef (1955-1957), il a tenté de convaincre le Conseil naval qu'il était souhaitable d'étudier l'option de la propulsion nucléaire. Au début de 1957, l'Amirauté a cherché à obtenir la collaboration de la MRC afin de constituer une équipe conjointe devant travailler à l'établissement de l'énergie atomique du Royaume-Uni, à Harwell. Il semblait qu'il serait approprié d'envisager la mise au point d'un système de propulsion pour pétrolier ravitailleur rapide et, à la fin de l'année, l'équipe avait été constituée.

Les opérateurs se sont alors empressés de faire part de leurs idées au sujet de la nécessité de disposer de sous-marins canadiens, en affirmant (chose étonnante, aucune opinion d'ordre technique n'ayant été demandée) que ceux-ci pourraient être construits au Canada. Il va sans dire que Spencer s'est immédiatement rallié à leurs aspirations et, au début de 1958, le Conseil naval a convenu globalement de la nécessité d'avoir des sous-marins à propulsion nucléaire dans la MRC et a accepté d'étudier la possibilité de fabriquer des systèmes nucléaires et des coques de sous-marin au Canada.

À l'automne de 1958, Spencer était devenu le CSTM, et une équipe d'étude sur les sous-marins nucléaires (EESN) avait été mise sur pied. Elle se composait notamment des personnes suivantes : le cdr(I) (plus tard vice-amiral) R.St.G. Stephens, le cdr(L) (plus tard contre-amiral) W.B. Christie, le lcdr(L) C.R. Nixon (plus tard SM/MDN), le lcdr J.M. Ashfield (constructeur) et le lt(I) (plus tard capitaine) S.E. Hopkins. Par la suite, le lt(W) R. Dwyer, la première femme officier des services du CSTM, et M. W. Mayo, du ministère de la Production de la défense, se sont joints à l'équipe.

Pour ma part, bien qu'inconnu de Spencer, c'est en grande partie à moi, son adjoint, qu'il a incombé de faire avancer le projet en tant que chef d'équipe. Cependant, comme on savait

bien que je connaissais peu de choses au sujet des sous-marins et encore moins à propos de la propulsion nucléaire, on m'a envoyé visiter des installations au Royaume-Uni et suivre le cours des responsables techniques principaux à Harwell. C'est donc à la mi-octobre 1958 que la (très technique) EESN a véritablement entrepris ses travaux en vue de les terminer en juin 1959.

Pendant un certain temps, nous n'avons pas pu communiquer avec la Marine américaine jusqu'à la conclusion, dans le cadre d'une réunion de haut niveau, d'un accord qui allait nous permettre de discuter des questions de propulsion nucléaire pertinentes avec les autorités appropriées. Entre-temps, nous avons visité des chantiers américains où des sous-marins étaient en cours de construction et nous avons sollicité des propositions auprès de chantiers et d'entreprises de machinerie au Canada, qui souhaitaient tous ardemment être considérés comme entrepreneurs. Au cours de toute cette période, je ne me souviens pas que nous ayons communiqué de quelque façon que ce soit avec les services des opérations — nous avons plus ou moins mis de côté le Chef adjoint de l'état-major de la Marine (Plans) (CAEMM(P)). Évidemment, le VCEMM a exigé que nous produisions un rapport provisoire et que le CAEMM(P) continue de coordonner l'ensemble du projet. Malheureusement, nous n'avons pas accordé beaucoup d'importance à cette exigence, en particulier parce qu'il n'y avait eu aucune manifestation de coordination de la part du CAEMM(P).

Néanmoins, nous avons effectué les travaux et présenté notre long rapport à la fin de juin 1959. Vers la fin de juillet, j'ai fait un rapport au Conseil naval, dans lequel j'ai réitéré notre estimation de coûts de 65 M\$ par navire, ainsi que les dépenses annuelles d'environ 50 M\$ pour la poursuite du programme et de plus de 25 M\$ pour les installations logistiques et d'instruction.

Bref, la MRC avait manifesté de l'intérêt pour la propulsion nucléaire, la meilleure occasion de l'utiliser étant à bord des sous-marins. L'EESN avait pris un an pour étudier la question et conclu que la construction de sous-marins à propulsion nucléaire au Canada était possible, mais coûteuse. Le Conseil naval nous a cordialement félicités pour notre travail, mais ne s'est pas engagé à quoi que ce soit et a simplement présenté une proposition au Comité des chefs d'état-major en leur recommandant vivement de donner leur approbation de principe au projet.

Bien sûr, les exigences financières étaient très grandes, mais il y a également eu un événement qui n'a pas favorisé la prise d'une dé-

cision. À l'automne de 1959, la MRC a reçu la visite de l'amiral commandant des sous-marins de la Royal Navy qui, peut-être dans le but de vendre des sous-marins conventionnels britanniques, a parlé en termes très favorables de leur utilité continue. Cette visite a vraisemblablement contribué à la présentation d'un aide-mémoire au Chef d'état-major de la Marine (CEMM) en novembre 1959. La conclusion a été la suivante :

Les sous-marins nucléaires constituent l'option privilégiée mais, tant que les coûts demeurent la principale considération, le Service devrait être doté de sous-marins conventionnels de conception américaine ou britannique éprouvée, à la construction desquels on devrait accorder la même priorité qu'à celle des navires de surface du programme de remplacement prévu.

On semble avoir marqué un tournant en mars 1960, lorsque la MRC a réitéré au Comité du Cabinet pour la Défense qu'elle souhaitait introduire son propre service de sous-marins, tout en faisant remarquer que le coût unitaire de 65 M\$ rendait les sous-marins nucléaires inaccessibles sans une augmentation substantielle du budget de la Marine. Comme on pouvait s'y attendre, le Comité du Cabinet pour la Défense a accepté l'ensemble de cette conclusion et c'est ainsi qu'ont commencé les longues et tortueuses délibérations qui ont mené, en 1963, à l'acquisition de trois *Oberon*.

En y réfléchissant bien, il ne me semble pas que nous, les membres des services techniques, avons agi aussi judicieusement que nous l'aurions pu. Bien sûr, nous avons travaillé à régler avec plus ou moins de succès toute une série de problèmes techniques, logistiques et financiers et, ce faisant, nous sommes devenus des «experts» en sous-marins dans un domaine où il n'y avait pas vraiment beaucoup de spécialistes. Mais nous aurions dû avoir accès de façon continue à l'expérience du personnel des opérations, de préférence en ce qui a trait aux véhicules sous-marins. Cela n'aurait probablement rien changé à la décision finale, mais les recommandations de l'équipe auraient peut-être paru plus légitimes aux yeux du Conseil naval. Toutefois, tout ce projet s'est révélé très enrichissant et, comme les *Oberon* sont toujours en service aujourd'hui, le résultat a été de beaucoup meilleur à celui auquel nous aurions pu nous attendre il y a 40 ans.

S. Mathwin Davis, Ph.D.D
Contre-amiral (retraité)

Un projet-pilote de l'AHTMC

L'AHTMC a commencé à mettre sur pied une importante collection de documents, de lettres et d'anecdotes fournis par des particuliers qui ont répondu à notre demande d'idées et d'information. Notre conservateur, Phil Munro, a accompli un excellent travail de triage et de catalogage de l'information. Les documents rassemblés ont mis en lumière beaucoup de décisions, d'événements et de projets importants qui ont influé sur les progrès dans les domaines du génie et de la technique au sein de la Marine depuis la Seconde Guerre mondiale, mais ils ont aussi montré qu'il existe de nombreuses lacunes dans notre base de données et qu'en réalité, nous n'avons recueilli qu'une très petite partie des renseignements nécessaires pour relater l'histoire technique de la Marine avec grande exactitude.

Le temps fait son oeuvre sur ceux qui nous ont dirigés tout au long de la Seconde Guerre mondiale et qui ont ouvert la voie à la conception et à la mise au point de navires canadiens après la guerre. La consignation de leurs souvenirs constitue une grande priorité. Nous devons accélérer le processus de collecte de l'information et, pour cela, l'AHTMC doit devenir plus proactive.

Notre tâche première consiste à élaborer un schéma chronologique allant de 1945 à nos jours, qui établira des liens entre les grandes décisions de principe, les programmes de conception et d'acquisition de navires, les innovations au niveau des systèmes et de l'équipement et les personnes qui ont participé à ces projets. Nous réaliserons ensuite un projet-pilote pour examiner un segment de ce schéma portant sur une discipline particulière, p. ex. les systèmes de combat. Des données seront recueillies, consignées et cataloguées, après quoi le processus sera évalué.

Les activités seront réalisées à trois niveaux. Au premier niveau, on élaborera un macro-schéma chronologique indiquant les principaux projets de conception, de mise au point, d'acquisition et de modernisation de navires depuis la Seconde Guerre mondiale. Les activités de second niveau seront le prolongement de celles du premier niveau, en y superposant divers aspects, par exemple les phases des projets, l'introduction de grandes innovations techniques, les intervenants clés, etc.

Au troisième niveau, on constituera un groupe de consultation qui choisira un segment du schéma chronologique, le corrigera, ajoutera les questions et les décisions clés manquantes, identifiera les sources d'information et fera des démarches auprès des coordonnateurs, qui recueilleront alors les données requises. Pour conclure ce projet-pilote, on procédera à l'évaluation du processus, qu'on appliquera ensuite au reste du projet de l'AHTMC.

Le succès du projet de l'AHTMC dépend de personnes comme vous. L'Association doit faire fond sur l'expérience des militaires de tous grades qui ont servi et qui servent encore. Peut-être est-ce dû à ce qu'on appelle le «psychisme canadien» (ou peut-être est-ce tout simplement à cause de la modestie innée des membres de la Marine), toujours est-il que l'AHTMC a constaté que les gens ont une tendance marquée à estimer que leurs rôles et contributions ont été sans grande importance. «J'étais simplement un membre de l'équipe», disent-ils. Puis, lorsqu'ils commencent à parler de leurs expériences, il devient clair que leurs contributions sont loin d'avoir été négligeables même si elles ont été fournies dans le cadre de ce que certains pourraient avoir considéré comme des travaux d'ingénierie ou des travaux techniques courants. Ces souvenirs sont essentiels à l'identification des personnes qui ont participé aux projets et à qui il faut attribuer le mérite. Il s'agit non seulement du personnel militaire et du personnel civil du MDN, mais aussi de nos homologues d'autres ministères fédéraux et de l'industrie.

Toute information est précieuse. Lorsque notre équipe vous demande des détails au sujet de projets, d'événements et de personnes, fouillez dans votre mémoire et aidez-nous le plus possible. Laissez à l'AHTMC le soin de déterminer où s'insère l'information fournie dans le tableau global. D'ici à ce que nous communiquions directement avec vous, n'hésitez pas à nous faire parvenir vos lettres, anecdotes et souvenirs. C'est avec grand plaisir que nous les recevrons. En fait, il est absolument nécessaire que nous disposions de ces éléments pour étoffer le schéma chronologique et retracer notre histoire.

Jim Dean

Lettres

Je vous remercie de m'avoir invité à assister à votre réunion du 18 février. Le lieu de rencontre, au mess des officiers de marine Bytown, et les discussions m'ont rappelé les nombreuses réunions auxquelles j'ai participé à cet endroit à titre de secrétaire de l'équipe de projet sur l'histoire technique de l'aéronavale canadienne (HTANC), de 1992 à 1996.

Dans le cadre de ce projet, j'ai demandé et recueilli des documents auprès de divers collaborateurs aux fins de traitement, j'ai coordonné la documentation pour constitution d'un manuscrit, j'ai travaillé en collaboration avec un éditeur et un imprimeur et je me suis occupé de la mise en marché, de la vente et de la livraison de notre produit final intitulé «*Certified Serviceable — The Technical Story of Canadian Naval Aviation*». C'est en me fondant sur mes activités passées que j'ai formulé les observations qui suivent.

Les deux projets couvrent des périodes différentes. L'histoire de l'aviation s'étalait essentiellement sur une période de 25 ans, de la fin de la Seconde Guerre mondiale à l'unification. Quant au projet de l'AHTMC, il doit traiter de la période allant des débuts de la MRC jusqu'à nos jours et, espérons-le, constituer le moyen par excellence pour consigner et archiver les progrès à mesure qu'ils surviennent plutôt qu'on ait à se fier à des souvenirs plus ou moins clairs pour récupérer des données.

Dans le cas du projet sur l'histoire de l'aviation, nous avons eu la chance de pouvoir faire appel au Groupe canadien de l'aéronavale, qui compte des sections un peu partout au Canada, en tant que réseau à qui nous avons pu demander de la documentation et vendre le produit final. La chance semble vous sourire encore plus qu'à nous puisqu'en plus des militaires à la retraite, vous pouvez consulter du personnel en service actif qui est en mesure de participer à vos travaux. En outre, ces militaires qui servent encore peuvent apprendre du passé. Bien que de nouvelles technologies soient disponibles et continuent de se développer, un grand nombre des problèmes liés aux ressources et à la politique demeureront. La façon dont ces problèmes ont été surmontés par le passé grâce à la détermination et à l'ingéniosité des intéressés peut très bien fournir de précieuses leçons.

Comme les documents que vous compilez se trouveront dans les archives, les chercheurs pourront rédiger des articles pour votre revue et symposium spécialisés et pour

(la suite)

Nous attendons de vos nouvelles ...

Pour toute information, document ou question que vous aimeriez transmettre à l'Association de l'histoire technique de la marine canadienne, veuillez communiquer avec :

M. Roger Sarty, Historien en chef, La Direction — Histoire et patrimoine,
 QGDN, Edifice Mgén George R. Pearkes, Ottawa, Canada K1A 0K2
 Téléphone : (613) 998-7045/Télécopieur : (613) 990-8579
 Nous serons heureux de recevoir de vos nouvelles.

Lettres (cont.)

d'autres du même genre ainsi que pour des bulletins de nouvelles, et ajouter des éléments de contenu à des modules d'instruction. Les données de ces documents archivés pourraient aussi servir à la rédaction de livres portant sur des entreprises particulières ou relatant l'histoire générale de diverses périodes, si quelqu'un souhaitait réaliser un tel projet dans l'avenir.

Au cours du projet sur l'histoire de l'aéronavale, nous nous sommes rendu compte que les anecdotes peuvent beaucoup enrichir les histoires et documents plus formels. Il vous faudrait rechercher ce genre de données, car nombreux sont ceux qui n'ont pas toujours perçu les choses de la façon dont l'histoire officielle les relate.

Solliciter la participation de volontaires et recevoir leurs réponses peut exiger beaucoup de temps. Les gens s'engagent toujours avec de bonnes intentions mais, lorsqu'on est à la retraite, il semble toujours y avoir plus à faire que lorsqu'on travaillait, et les dates d'échéance sont reléguées aux oubliettes plus vite qu'un projet gouvernemental interministériel. J'ai toutefois senti beaucoup de détermination et de persévérance parmi les membres de votre équipe, ce qui assurera le succès du projet de l'AHTMC. Qui sait? J'y participerai peut-être moi-même!

Au cours d'une récente réunion avec Rolfe Monteith, j'ai appris qu'il a l'intention d'entreprendre une tournée pancanadienne en septembre. Tous ceux de sa génération qui n'ont pas encore contribué au projet devraient être fortement incités à le faire ou avoir une bonne explication à fournir s'ils ne s'exécutent pas.

Je souhaite au projet de l'AHTMC encore plus de succès qu'au nôtre. Vous verrez, participer à de tels projets procure un sentiment de satisfaction bien mérité.

Toujours vôtre,

Lcol (retraité) G.S. (Gord) Moyer
Ancien(I)(IA); 140-41; G AERO/G MAR)

[Note de la rédaction : Quiconque souhaite assister aux réunions du Comité est le bienvenu. Appelez notre secrétaire à la DHP pour connaître la date de la prochaine réunion.]

(Au lcdr Richard Gimblett)

J'ai été heureux d'apprendre qu'on vous a confié la tâche décrite dans le *Bulletin de nouvelles de l'AHTMC* de décembre 1997. Il se peut que je puisse vous aider en ce qui a trait aux «années manquantes». En effet, j'ai fait partie du personnel du Gestionnaire - Génie électrique, à l'arsenal CSM, à Esquimalt, de 1946 à 1948. Puis, j'ai servi à bord du *Crescent* en tant qu'officier électricien et j'ai fait le voyage aller-retour en Chine en 1949. Par ailleurs, j'étais chargé de préserver le système électrique à bord du *Crusader* lorsqu'il a été intégré à la flotte de réserve et j'ai quelques anecdotes à ce sujet.

Le voyage en Chine a constitué l'un des plus beaux moments du début de ma carrière, tant à l'aller qu'au retour. J'ai eu connaissance de la mutinerie à Nankin et, en tant que l'une des personnes tenues de se présenter devant la Commission Mainguy, je connais assez bien le fond de l'histoire. En outre, comme je m'intéressais beaucoup aux sports, j'ai joué dans l'équipe de balle rapide du navire et j'ai fait la

connaissance de pas mal de membres de l'équipage. Souvent, en buvant une bière après la partie, nous parlions de la vie dans la Marine de l'époque, de leurs sentiments au sujet de la future structure du service et de leurs idées sur ce qu'elle devrait être. Depuis que je suis à la retraite, l'un de mes passe-temps a consisté à écrire mes souvenirs des événements qui ont rendu ma carrière si fascinante et enrichissante; vous trouverez ci-joint quelques exemples d'anecdotes touchant cette période. Si vous les jugez utiles, je serai heureux d'en dénicher d'autres. Je crois que je pourrais même raconter la mutinerie dans ses grandes lignes. C'était vraiment un incident mémorable!

Faites-moi signe en temps utile.

Cordialement,

Melvin T. Gardner
7, rue de la Sapinière
1340 Ottignies, Belgique
Courrier électronique :
melvin.gardner@infoboard.be

Appel à tous : Histoire du sonar

Je travaille actuellement à retracer l'histoire du sonar remorqué, de 1949 à 1964. Mes principales sources d'information seront des documents des Archives nationales, et je sais aussi que la collection de l'AHTMC contient déjà une documentation précieuse à ce sujet. Toutefois, j'aimerais obtenir des renseignements de toute personne ayant acquis de l'expérience en mer en ce qui a trait à l'AN/SQS-504, en particulier au cours de sa mise au point et de son évaluation à bord du NCSM *Crusader* de 1955 à 1960, à bord du NCSM *Crescent* après 1960 et à bord de deux navires modernisés de la classe *Saint-Laurent*, l'*Annapolis* et le *Nipigon*, après 1963.

J'aimerais aussi entrer en communication avec toute personne ayant travaillé avec feu Colin diCenzo, le chargé de projet au QGDN au cours de la production du SQS-504 par EMI-Cossor, à partir de 1957. Toutes les contributions sont les bienvenues, qu'il s'agisse d'un ou deux paragraphes ou d'un court essai. (J'aurai également besoin ultérieurement du même genre d'information sur le SQS-505; alors, n'hésitez pas à m'envoyer des notes à ce sujet aussi.) Veuillez faire parvenir les renseignements à Phil Munro, de sorte qu'ils puissent être intégrés à la collection. Mais, si vous avez des questions, communiquez directement avec moi au (250) 595-1867.

Hal Smith
Coordonnateur de l'histoire du sonar

La collection

La collection comprend maintenant 335 articles, les ajouts les plus importants ayant été fournis par Jerry Proc. Jerry est un bénévole qui oeuvre au sein du groupe de conservation du *Haida* et il a fait des recherches poussées sur le radar, l'ASDIC, l'IFF et, élément le plus important, les systèmes de communication du navire. En outre, il a élargi sa recherche pour inclure les installations et les opérations embarquées générales, tant anciennes qu'actuelles. Ses travaux constituent une splendide compilation de l'histoire des communications navales. On peut y avoir accès sur Internet, à l'adresse suivante : <http://www3.sympatico.ca/hrc/haida> et pages suivantes.

Un autre article intéressant est le rapport de l'officier ingénieur sur l'échouement du NCSM *Huron*, le 13 juillet 1953, dans les eaux coréennes. Ce rapport décrit les efforts en vue de renflouer le navire et d'effectuer un contrôle des dommages. Il diffère à certains égards de l'histoire racontée dans le livre intitulé *Thunder in The Morning Calm*, qui traite des opérations navales canadiennes en Corée.

Toute contribution, qu'il s'agisse d'un simple paragraphe ou d'un livre complet, peut m'être envoyée directement :

- par courrier : 673, av. Farmington, Ottawa ON, K1V 7H4
- par télécopieur, : (613) 738-3894
- par courrier électronique, : 436@freenet.carleton.ca

Phil Munro
Directeur exécutif