



Nouvelles

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

Le Musée de la guerre demande l'aide de l'AHTMC

Dans ce numéro :

Une histoire officielle de la MRC d'ici 2010	2
Contribuer à l'histoire officielle : l'importance de la CNTHA	2
Critique de livre : <i>Desert Sailor: A War of Mine</i>	3
La collection	3
Relations MRC/RN, 1955	4
Des Canadiens à Harwell	4

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

Liaison à la DHP
Michael Whitby

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

Liaison à la Revue du Génie maritime
Brian McCullough

Directeur 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.

Nos lecteurs les plus perspicaces ont probablement remarqué que M. Roger Sarty n'est plus notre point de contact à la Direction - Histoire et patrimoine (DHP). Roger, à qui l'historien Jack Granastein a récemment offert la direction de la recherche historique et du développement d'expositions au Musée canadien de la guerre (MCG), est remplacé par le très compétent Micheal Whitby, qui a collaboré avec Roger et M. Alec Douglas à la mise sur pied du programme d'histoire de la marine à la DHP. Roger poursuit toutefois sa collaboration aux activités de l'AHTMC et sollicite aujourd'hui l'aide de nos lecteurs.

Le Musée de la guerre cherche à enrichir sa collection d'artefacts de la marine datant de la période post-Deuxième Guerre mondiale, plus particulièrement du temps de la guerre froide. Il s'agit là d'une évolution importante, car la collection du MCG est constituée principalement d'objets de l'Armée canadienne provenant des deux guerres mondiales. Selon Roger, le retrait du service des derniers destroyers à vapeur offre une occasion unique de combler quelques-unes des lacunes de la collection navale, mais le Musée a besoin de conseils quant au matériel à rechercher.

Les navires de la classe Saint-Laurent et ceux des classes suivantes ont été construits au cœur de la guerre froide, dans les années 50 et 60, et sont demeurés le fer de lance de notre flotte militaire jusqu'au début des années 90. À ce titre, ils représentent quelque 30 ou 40 ans de l'histoire de la marine canadienne. Ils furent les premiers gros navires de guerre conçus au Canada et, au fil des ans, les travaux répétés de modernisation étaient souvent caractérisés par l'introduction d'équipement et de concepts, qui étaient des innovations essentiellement canadiennes. Ces navires, qui ont accueilli à leur bord plusieurs générations de marins canadiens, évoquent l'essence même de ce qu'a été la marine canadienne au cours d'une longue et importante période de son existence.

Roger aimerait que vous l'aidiez à identifier certaines pièces d'équipement, peut-être même des éléments de structure, dont le Musée devrait faire l'acquisition afin de remplir son mandat de conservation d'objets importants, qui serviront aussi bien de souvenirs que de matériel éducatif. On a déjà suggéré au Musée de se procurer de l'équipement, des consoles et des écrans d'affichage de salle des opérations et de passerelle (dont le personnel du Musée affirme qu'il peut faire un montage intéressant). Toutefois, le personnel du Musée doit d'abord savoir de quels articles il disposera, et s'il existe des pièces d'équipement et de structure de dimensions raisonnables provenant d'autres parties d'un navire (p. ex., la salle des machines), qui permettraient d'atteindre un double objectif, c'est-à-dire la conservation d'objets qui sont familiers et chers aux militaires et la constitution d'excellentes ressources sur les plans de l'éducation et de la recherche.

Roger Sarty promet de nous tenir au courant de tous les développements. Entre-temps, si vous êtes en mesure, d'une façon ou d'une autre, de l'aider à réaliser cette nouvelle exposition au Musée canadien de la guerre, veuillez communiquer directement avec lui aux adresses ou aux numéros suivants : Directeur - Recherche historique et développement d'expositions, Musée canadien de la guerre, cour General Motors, 330, promenade Sussex, Ottawa (Ontario) K1A 0M8; (Roger.Sarty@warmuseum.ca); tél. : (819) 776-8664; fax (819) 776-8657.

Mike Saker



Une histoire officielle de la MRC d'ici 2010

En janvier, le Comité du patrimoine du ministère de la Défense nationale a reconfirmé à la Direction – Histoire et Patrimoine (DHP) la priorité de publier l'histoire officielle en trois volumes de la MRC d'ici le centenaire de la Marine canadienne en 2010. Cette décision est évidemment une excellente nouvelle, car ce projet permettra, une fois terminé, de mieux faire comprendre à la population le rôle essentiel qu'a joué et continue de jouer la Marine canadienne, aussi bien en temps de paix qu'en temps de guerre.

Publier l'histoire officielle de la MRC est un projet d'envergure, mais la DHP possède tous les atouts nécessaires pour livrer comme toujours un produit de qualité. Le volume II, qui traite de la Seconde Guerre mondiale, est presque terminé. L'éditeur devrait d'ailleurs en recevoir une version préliminaire d'ici la fin de l'année. La version finale sera publiée environ deux ans plus tard.

Nous avons commencé le volume I (1867-1938), mais le volume III, qui couvre l'après-guerre jusqu'à 1968, est beaucoup plus avancé. Ceci est dû en majeure partie au dévouement de l'équipe technique de la Marine, qui a rassemblé une impressionnante collection de documents sur des sujets bien précis, dont l'aéronavale, le développement du sonar et le projet d'hydroptère, ainsi que sur des sujets techniques plus généraux.

Au cours de la dernière décennie, l'ensemble de la communauté navale a apporté un soutien énorme à l'équipe d'histoire navale de la DHP, et nous lui en sommes reconnaissants. Il est très rassurant pour nous de savoir que nous pourrions toujours compter sur un tel enthousiasme, et ce, jusqu'à la fin du projet.

M. W.



Contribuer à l'histoire officielle : l'importance de la CNTHA

par Michael Whitby

Étant donné le changement qui est survenu à la tête de l'équipe d'histoire navale de la Direction – Histoire et Patrimoine (DHP), il pourrait être utile de souligner de nouveau l'importance de la contribution des membres de la CNTHA à la rédaction de l'histoire officielle. Pour ce faire, je m'inspirerai fortement des propos de M. Roger Sarty publiés dans le numéro de mars 1997 du présent bulletin, car il a su expliquer avec concision pourquoi les historiens officiels ont besoin de votre aide.

Commençons par préciser ce qu'on entend par « histoire officielle ». Pour James Butler, directeur de l'énorme collection sur l'histoire officielle de la Grande-Bretagne au cours de la Deuxième Guerre mondiale, l'histoire officielle c'est celle qui a été rédigée à la demande et grâce au financement de l'État, qui, pour les besoins de la cause, a donné accès à ses dossiers et s'est porté garant de la compétence des auteurs. Cette définition peut sembler trompeuse, mais elle résume bien la situation et le rôle des historiens officiels canadiens de la DHP. On nous assigne une tâche, on nous donne accès sans restriction aux dossiers du Ministère et nous faisons faire de notre mieux pour rédiger un volume exhaustif sur l'histoire. Ce travail doit être fait consciencieusement, mais sans embellir la réalité.

En janvier, la DHP a reçu le feu vert concernant la rédaction et la publication d'une histoire officielle en trois volumes de la Marine royale du Canada (MRC), un projet qui devra être terminé avant le centenaire de la marine canadienne (*voir l'encadré à gauche*). C'est là une entreprise de taille, surtout pour ce qui est du volume III qui couvrira la période allant de 1945 à 1968. Les vétérans de la Marine de l'époque sont au courant des énormes changements qui sont survenus, pas seulement dans la MRC, mais aussi dans la guerre navale en général, et ils sont conscients de l'impact toujours plus grand qu'a eu la technologie sur la guerre navale durant cette période.

Les documents ne fournissent pas toutes les réponses à l'historien qui cherche à comprendre et à interpréter les complexités des changements technologiques. Comme l'expliquait si bien M. Sarty, un nombre incalculable de questions se présentent et doivent être abordées : Comment les exigences techniques des navires et les besoins en équipement ont-ils évolué? Comment les équipes chargées du choix de l'équipement, de la conception et de

l'approvisionnement se sont-elles adaptées? Qui furent les principaux artisans? Quels rapports les services techniques entretenaient-ils entre eux ainsi qu'avec l'état-major de la marine? Quels liens la marine entretenait-elle interagi avec le Conseil de recherches pour la défense, avec le ministère de la Production de la défense et avec l'industrie? Comment l'équipement et les navires se comportaient-ils fonctionné au sein de la flotte? Quels problèmes se sont présentés et comment a-t-on tenté de les résoudre?

Pour les historiens qui doivent trouver réponse à ces importantes questions, les souvenirs de ceux qui ont assisté ou qui ont participé à ces événements sont d'une aide inestimable; voilà ce que j'ai découvert en travaillant sur *Certified Serviceable, The Technical Story of Canadian Naval Aviation*. Le très grand nombre d'anecdotes, de souvenirs, de copies de documents de travail, de témoignages d'expériences vécues avec certains types d'équipement, ainsi que les photographies rassemblées par un petit groupe de techniciens en aéronavale dévoués, ont grandement contribué à faire la lumière sur des points qui autrement seraient restés très nébuleux. Je ne dis pas que l'aspect technique de l'aéronavale n'aurait pas été couvert dans l'histoire officielle, seulement je doute que cela aurait pu être fait avec autant de précision et de compréhension si nous n'avions pu compter sur l'aide de « ceux qui ont fait l'histoire ».

Il nous fera plaisir d'ajouter à notre collection navale technique toute pièce apportée à la DHP par les membres de la CNTHA. Nous leur sommes reconnaissants d'enrichir notre collection grandissante. Toute explication pouvant nous aider à mieux comprendre les complexités de la vie navale de l'après-guerre est également la bienvenue. Vous êtes de précieux membres de l'équipe navale, car vous nous aidez à bien accomplir notre tâche.



Michael Whitby est le chef de l'équipe d'histoire navale à la Direction - Histoire et Patrimoine.

Critique de livre : Desert Sailor: A War of Mine

De James T. Hewitt, Canadian Peacekeeping Press, Cornwallis Park, C.P. 100, Clementsport, NS, B0S 1E0, 1998. ISBN 1-896551-17-3. Couverture souple, 192 pp., Illustrations, photos, annexes et index. 24,95 \$ plus taxes et frais de port.

Par Mike Young

Pour autant que je sache, *Desert Sailor: A War of Mine* n'est que le deuxième livre écrit par un officier de marine canadien faisant état de son expérience de la guerre du Golfe¹. Le lcdr Hewitt, un officier spécialiste de la guerre des mines, a tenu un journal pendant qu'il était dans le golfe Persique. Il a adapté et peaufiné les entrées de son journal et a su en faire un livre fascinant.

Comme le laisse entendre le titre, ce livre est à la fois un récit personnel et un compte

rendu traitant des différents aspects de la guerre des mines marines pendant la guerre du Golfe en 1991. Envoyé là-bas à la fin de 1990, le lcdr Hewitt finit par se joindre au personnel de la force multinationale de lutte contre les mines (MCM), qui était dirigée par un officier des Forces navales des États-Unis. Une fois que les tirs eurent cessé, il fut l'un des premiers à débarquer à l'ancienne base navale du Koweït, où il put observer quelques-unes des répercussions de l'occupation irakienne, tels que le pillage, le vandalisme et la destruction injustifiée, ainsi que l'existence de quelques dangereux pièges. Il a ramené de la base quelques « souvenirs » officiels qui allaient servir de matériel d'instruction pour l'école de la flotte à Halifax.

Ce qui rend cette histoire fascinante, c'est la contribution qu'y apporte l'auteur en tant

(suite à la page 4)



Le navire amphibie USS Tripoli (LPH-10) en cale sèche à Bahrein après avoir touché une mine iraquienne au large des côtes du Koweït au cours de la guerre du Golfe en 1991. Le navire était capable de continuer les opérations lorsque les équipes de la lutte contre les avaries se sont efforcées de limiter l'entrée d'eau. (Photo courtoisie de la Marine des États-Unis par JO1 Joe Gawlowicz.)

La collection (354 articles!)

Nous avons récemment fait l'acquisition d'une vidéocassette amateur intitulée *The Tracker Years*, que j'ai eu beaucoup de plaisir à regarder. Alfred T. Bristow, qui en est le producteur et scénariste, remercie dans le générique plusieurs officiers de marine à la retraite, dont deux que je connais (Robbie Hughes et Benny Oxholm). Ce documentaire dure près d'une heure et a l'allure d'un film fait par un véritable professionnel. Bien que cette vidéocassette explique plutôt le fonctionnement du Tracker, il en raconte aussi toute l'histoire. L'équipe de production s'appelle Crystal Creations. On peut se procurer une copie de *The Tracker Years* au coût de 34,50 \$ à l'adresse ci-dessous. Les profits de la vente de cette vidéocassette seront versés à la Fondation du musée de l'aviation de Shearwater.

Alfred T. Bristow
100, rue Burrows Hall, app. 94
Scarborough, Ontario M1B 1M7
Téléphone : (416) 299-8016

Nous sommes toujours à la recherche de nouveaux articles pour enrichir notre collection. Si vous croyez posséder quelque chose que nous avons déjà, n'hésitez pas à nous l'envoyer quand même. Nous nous chargerons de faire les vérifications nécessaires. Vous pouvez nous faire parvenir le tout par la poste, au 673, avenue Farmington, Ottawa, Ont., K1V 7H4, ou par télécopieur, au (613) 738-3894 ou encore par courrier électronique, à phil@ncf.ca

Phil Munro



(suite de la page 3)

que spécialiste de la guerre des mines. Il était à bord du USS *Tripoli*, bâtiment de commandement de la MCM, lorsque ce dernier toucha une mine dans la barrière de mines au large des côtes du Koweït. Le lcdr Hewitt décrit la scène tragique au cours de laquelle les équipes de la lutte contre les avaries se sont efforcées de limiter l'entrée d'eau, de consolider les cloisons affaiblies, de rétablir l'alimentation électrique et d'empêcher l'explosion de divers produits inflammables qui avaient été libérés à cause des dommages causés par la mine. Bien que ce navire de 20 000 tonnes n'ait heurté qu'une seule mine, les dommages étaient considérables et ont suffi à rappeler combien dangereuses sont les mines marines. Le croiseur lance-missiles USS *Princeton* a été lui aussi sérieusement endommagé après avoir heurté une mine dans le même secteur.

Il est clair, d'après les observations de l'auteur, qu'une fois encore d'importants stratèges navals de même que des officiers supérieurs de la Coalition n'ont pas tenu compte de ce que nous a enseigné l'histoire en matière de guerre des mines marines. Heureusement, les forces coalisées ont pu éviter le pire, ce qui

ne sera peut-être pas le cas la prochaine fois. Ce livre devrait être obligatoire pour les officiers de marine qui étudient au Collège d'état-major et de commandement des Forces canadiennes.



Mike Young est un consultant du secteur privé qui demeure à Ottawa.

L'cmdre Duncan « Dusty » Miller a décrit son expérience en tant que commandant de groupe opérationnel dans *The Persian Excursion*, un livre publié en 1995 et écrit en collaboration avec Sharon Hobson. Le cam Miller est actuellement à la tête des Forces maritimes de l'Atlantique.

Relations MRC/ RN, 1955

En 1955, un certain nombre d'officiers et matelots canadiens étaient affectés à bord des sous-marins de la Royal Navy basés à Portland, en Angleterre, selon une entente conclue avec la RN qui, elle, a envoyé son Sixth Submarine Squadron à Halifax au cours de la même année. Le 16 juin 1955, un des bâtiments, le HMS/M *Sidon* a coulé aux côtés du navire ravitailleur après l'explosion d'une torpille, causant la mort de quatorze personnes. J'étais officier d'état-major de service au NMCJS (London) ce jour-là. En soirée, j'ai reçu un appel d'un membre de l'amirauté demandant si le gouvernement du Canada aurait objection à ce que la Reine envoie ses condoléances à la famille du maître canadien tué dans l'explosion. Après m'être rapidement assuré que le plus proche parent avait été avisé du décès, j'ai dit à l'amirauté qu'elle pouvait procéder. Lorsque j'ai signalé l'événement au commodore Brock le lendemain matin, il a été consterné à la pensée que quiconque ait pu songer à poser une telle question. Nous avions de toute évidence réussi à sensibiliser la RN à l'indépendance du Canada, peut-être même un peu trop.

Hal Smith



Des Canadiens à Harwell

Cet article a été écrit en réponse à une question posée précédemment : « Qui sont les Canadiens, s'il y en a eu, qui se sont joints à l'équipe à Harwell? »

Les personnes suivantes ont suivi le cours de 16 semaines à Harwell, qui s'est terminé à la mi-janvier 1958 :

- Le cdr(E) R. St.G. Stephens, qui plus tard a obtenu le grade de vice-amiral
- L'officier de construction, le lcdr W.M. Ogle, qui a quitté la MRC en 1964
- Le lt(L) G.A. Kastner, qui détenait le grade de lcdr lorsqu'il a pris sa retraite
- L'ingénieur en génie civil R.A. Mitchell du NEDIT

Ils sont tous les quatre allés à Y-ARD pour y étudier la propulsion nucléaire avec l'équipe de la RN.

Le lt(E) S.E. Hopkins, qui plus tard a été nommé capitaine, a obtenu une maîtrise en génie nucléaire à l'Université d'Ottawa en septembre 1957. Le cdr(E) M.W. Anketell-Jones, qui fut lui aussi nommé capitaine, a suivi le cours à Harwell immédiatement après les quatre personnes mentionnées un peu plus haut.

[Source : « Atomic power high in naval planning: RCN officers train in nuclear engineering », *Crowsnest*, février 1958, p. 14-19. Je suis tombé sur cet article en cherchant autre chose!). La majeure partie de l'article en question provient d'un sondage réalisé par le cam G.A.M. Wilson, RN, l'adjoint de l'ingénieur en chef dans l'Amirauté, décembre 1957.]

L'article mentionne également que le lcdr(L) C.R. Nixon (qui a quitté la MRC en tant que cdr en 1963 et qui plus tard est devenu sous-ministre de la Défense nationale) et le lcdr(L) J.A. Stachon (qui ultérieurement a obtenu le grade de commander) « étudient le génie nucléaire dans le cadre d'un cours qu'ils suivent au MIT ». Cette affirmation est quelque peu exagérée parce qu'à cette époque, et même quelque temps après, le MIT n'offrait qu'un cours sur le contrôle des réacteurs nucléaires, c'est-à-dire environ cinq pour cent du nombre total de cours qu'ils ont suivi. [Source : Moi-même! J'ai suivi ce cours au MIT en 1959.]

Hal Smith



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 : QGDN, Edifice Mgén George R. Pearkes, Ottawa, Canada K1A 0K2
Téléphone : (613) 998-7045/Télécopieur : (613) 990-8579

