



Nouvelles

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

Lancement d'un projet d'histoire orale de la marine d'après-guerre par la DHP

Dans ce numéro :

Hors des archives :	
Lutte contre les avaries après l'échouement en 1953	2
Chronologie de la technologie navale	3
Inconnu abord !	
Pouvez-vous identifier l'homme dans le photo ?	4
Ce qu'est l'AHTMC	4

Nouvelles de l'AHTMC *Etabli en 1997*

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

Liaison à la DGGPEM
M. R.A. Spittall

Liaison à la Revue du Génie maritime
Brian McCullough

Directeur de la rédaction
Mike Saker

Services de rédaction à fin de la production, 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. Prière d'adresser tout correspondance à l'attention de M Michael Whitby, chef de l'équipe navale, à la Direction histoire et patrimoine, QGDN, 101 Ch. Colonel By, 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.

J'ai rencontré par hasard le Dr Wilf Lund, capitaine (M) à la retraite, au mess de Bytown au cours d'une cérémonie, le vendredi précédant la fin de semaine de la bataille de l'Atlantique. Il m'a parlé d'un projet sur lequel il travaillait et qui pourrait susciter l'intérêt de tous. Le Dr Lund a été chargé, par la Direction de l'Histoire et du patrimoine (DHP), de mener un programme d'entrevues auprès d'anciens commandants de la marine et d'autres officiers supérieurs de la marine et de l'aviation. Le projet vise à recueillir, pour l'établissement de dossiers historiques, des points de vue sur l'élaboration des politiques ainsi que sur les principaux enjeux et problèmes relatifs aux échelons supérieurs qui marquèrent la Marine canadienne durant la période qui suivit la Seconde Guerre mondiale.



L'initiative vise également les principaux projets d'acquisition, notamment ceux de la frégate polyvalente, du destroyer de la classe Tribal DDH-280, de la frégate canadienne de patrouille, des sous-marins, et des hélicoptères et des avions de patrouille maritime. La DHP veut plus particulièrement approfondir ses connaissances des processus d'acquisition et les décisions en cette matière (besoins et politiques). Les entrevues permettront d'apporter des précisions sur l'interprétation de la vaste documentation disponible et de connaître l'idée de chacun.

Le Dr Lund m'a demandé de transmettre ces renseignements aux membres (certains d'entre eux seront sur la liste des personnes qu'il recevra en entrevue. Il a également mentionné que la DHP mettra en œuvre un autre programme d'entrevues pour recueillir de l'information, auprès de gestionnaires de projets et d'autres personnes concernées, sur les aspects plus techniques des projets d'acquisition. La Canadian Naval Technical History Association travaille précisément à recueillir et à consigner ce type d'information à des fins historiques. Ceux qui souhaitent participer aux projets ou qui veulent fournir du matériel sont invités à communiquer avec la Direction (Histoire et patrimoine).

— Mike Saker



Lutte contre les avaries après l'échouement du Huron, le 13 juillet 1953*

(*Condensé du dossier DHN 1151-355/10, daté du 30 juillet 1953.)

**Le 90^{ième}
anniversaire de
la Marine
canadienne**



McNally

1910-2000

Le 13 juillet 1953, le NCSM Huron s'échouait au cours d'opérations menées dans le cadre de la guerre de Corée. Le Lt/Cdr (E) H.D. Minogue, de la MRC, ingénieur-mécanicien du destroyer, remettait le rapport de lutte contre les avaries suivant.

Le *Huron* naviguait dans une mer de force III, toutes les écoutilles « X » et toutes les portes étanches fermées. L'intégrité de l'étanchéité du navire était à son maximum; seuls les conduits de ventilation et les trous d'homme « Y » desservant les compartiments d'habitation étaient ouverts sur tout le navire.

On donne aux équipes de lutte contre les avaries le signal de rassemblement immédiat après l'impact, vers 0038. Les rapports des équipes qui parviennent au PC sécurité indiquent des dommages dans la région du gaillard d'avant. La salle des machines signale que les moteurs sont arrêtés et que les machines n'ont pas été touchées lors de l'échouement; les hélices sont dégagées et les groupes électrogènes fonctionnent de manière satisfaisante.

L'ingénieur-mécanicien et l'officier électricien se rendent à l'avant pour déterminer l'étendue des dommages. Un examen préliminaire permet d'établir que la plus grande partie des dommages s'étendent de l'arrière du pont des postes d'équipage inférieur avant jusqu'à l'avant de la cloison étanche 30. Le pont no 3 est soulevé à l'avant de la cloison étanche 25, des rivets manquent et les écoutilles étanches du compartiment des approvisionnements navals no 2 et du compartiment des approvisionnements no 1 sont déformées. En outre, les magasins navals no 2, la salle d'approvisionnement no 1, le compartiment 144Q2W, le compartiment des machines frigorifiques et la chambre froide sont envahis. Le compartiment 147F est examiné; on constate que des rochers ont percé le pont no 3. Le magasin à peinture et le gaillard d'avant n'ont pas encore été examinés.

L'envahissement s'arrête à la cloison étanche 30. Comme cette dernière ne pré-

sente aucun signe de déformation ou de fuite, il semble possible de dégager sans danger le navire du fond rocheux avant d'installer des étais permanents derrière la cloison. En marche arrière, la cloison étanche 30 devrait tenir.

Les équipes de lutte contre les avaries mettent en place des étais verticaux aux ponts de postes d'équipage supérieur et inférieur avant pour supporter la charge verticale qui s'exerce dans la zone du gaillard avant. Elles doivent utiliser des 2 x 4, car il n'y a pas de pièces de plus forte section à bord. On pense que, placés à plat sur le pont à chaque extrémité d'un banc de poste d'équipage, ces 2 x 4 feront des étais temporaires convenables. Les bancs de postes d'équipage permettent de répartir la charge sur la plus grande surface possible.

Vers 0400, un étalement temporaire important est réalisé. On transfère dans les réservoirs de l'arrière autant de mazout que possible des réservoirs avant, et le premier lieutenant file les deux ancres. On cesse de pomper le mazout à 0400 pour ne pas désamorcer le circuit d'aspiration des chaudières. Tout l'équipage, à l'exception du personnel de quart, est rassemblé à l'arrière du gaillard d'arrière.

Les deux machines du navire sont mises en arrière toute par étapes, sans résultat. La passerelle ordonne ensuite de stopper la machine bâbord et de mettre la machine tribord en arrière toute. Le navire prend alors visiblement de la gîte à bâbord. La passerelle ordonne alors de stopper la machine tribord et de mettre la machine bâbord en arrière toute. À environ 0426, la passerelle signale que le navire est dégagé des rochers. Il part en arrière lentement au large de Yang Do, où il doit rencontrer le destroyer USS *Rowan*, vers 0500. L'ingénieur-mécanicien de l'es-



cadre de la *Rowan* monte à bord du *Huron* pour constater les dommages et déterminer l'équipement nécessaire à sa réparation. Il établit qu'il faut tout l'équipement de coupage oxyacétylénique, et également 30 pièces de bois de 4x4 de 16 pieds de longueur et un grand nombre de cales. Il fournit une équipe de soudeurs.

Comme le navire peut faire marche arrière et que la cloison étanche 30 tient bon, on décide de rétablir, dans la mesure du possible, l'intégrité de l'étanchéité à l'avant de la cloison 30. La cloison de séparation 18, qui forme la partie arrière du magasin central no 1, servira de cloison étanche. L'entrée étant considérablement déformée, on décide d'enlever une section du cadre de porte. Des madriers de 2 x 6 sont placés horizontalement en travers de l'ouverture, avec des coussins de siège pour colmater. La section entière est renforcée par une porte en acier, un dessus de table et deux bancs de postes d'équipage retenus en place par des étais. On rend étanche le pont no 3 en utilisant des petits bouchons, des boîtes pare-éclats et des coussins de siège renforcés par des demi-portes ou des radiateurs. On tente de pomper l'eau de la chambre froide en utilisant la tuyauterie d'aspiration principale et deux pompes portables de 70 tonnes, mais en vain. On abandonne alors le pompage et l'on place des étais sur l'écouille fermée.

À 0853, le 13 juillet, le *Huron* poursuit sa route sur l'arrière pour aller à la rencontre du navire atelier et du remorqueur de sauvetage, mais, à 1133, il doit s'arrêter pour faire refroidir ses moteurs de pro-

pulsion. Le navire atelier et le remorqueur sont en vue à l'horizon, et on décide de les attendre. Ils accostent, puis l'équipage du remorqueur commence à transférer la chaîne d'ancre à l'arrière du gaillard d'arrière et également d'enlever le dôme de l'asdic pour que le navire atelier puisse recevoir la partie avant du *Huron* (90 pieds). L'équipement de coupage sous-marin du remorqueur cause de nombreux problèmes, et avant que le dôme ne puisse être coupé, on doit cesser les opérations en raison du mauvais temps.

À 2224, le *Huron* met le cap au sud avec le remorqueur et le navire atelier. Comme sa cloison étanche 30 est alors complètement étayée, il peut se déplacer lentement en marche avant. Tout va bien jusqu'à ce que les vagues commencent à faire bouger le bordé non fixé de tribord, au cours de l'après-midi du 14 juillet. Le navire doit s'arrêter à 1652, et l'officier supérieur du *Rowan* ordonne au remorqueur de prendre le *Huron* en remorque sur l'arrière. Le 18 juillet, le navire atteint Sasebo, au Japon, sans autre incident... »

Post-scriptum

Voici ce qu'a rapporté le commandant du *Huron*, le **commander R.E. Chenoweth, MBE**, dans la lettre qu'il faisait parvenir au commandant des destroyers canadiens (Extrême Orient (à bord du NCSM 3) avec le rapport de lutte contre les avaries remis par son officier du génie.

« L'organisation de la lutte contre les avaries s'est déroulée sans accroc et de
(suite à la page 4)

Chronologie de la technologie navale

Pat Barnhouse et Mike Young, membres du CNTHA, participent à un projet ambitieux concernant l'établissement de la « chronologie de la technologie navale au Canada ».

La chronologie permettra de relever et de décrire brièvement les réalisations d'ordre technologique de notre marine, qu'elles soient bonnes, mauvaises ou quelconques! La première version doit paraître dans l'édition du printemps 2000 de Maritime Affairs. Il s'agit d'une édition commémorative consacrée au 90e anniversaire de la fondation de la Marine royale du Canada.

Les auteurs vous invitent à faire part de vos commentaires sur ce projet en cours; ils espèrent que la prochaine mise à jour sera publiée dans une future édition de ce bulletin.

— Mike Young

Inconnu à bord!

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!



Cette maquette de maître-bau du compartiment de coque d'un navire de la classe Saint-Laurent fut l'un des projets réalisés par les charpentiers de navire de groupe professionnel 3 dans le cadre de leur programme de cours à la Division de génie, à Stadacona, au milieu des années 1960.

Les trois hommes qui apparaissent sur la photographie sont des maîtres de deuxième classe nouvellement nommés, mais on ne connaît que deux d'entre eux. Darwin Robinson, qui est agenouillé près de l'écouille, a poursuivi sa carrière et est devenu officier. Il a pris sa retraite avec le grade de lieutenant-commander. Don Teed, dans l'embrasure de la porte, a quitté la marine après sept ans de service. Quelqu'un connaît-il le troisième homme? (Photographie 71244 du MDN.)

— Harvey Johnson



(suite de la page 3)

manière efficace. Le facteur temps comptait beaucoup, car il fallait tout faire pour déséchouer le navire avant la première lueur du jour, à cause de la proximité des batteries terrestres ennemies...

... cette situation est peut-être unique du fait que les dommages subis par le navire à la suite du déséchouement ainsi que sur la route de Sasebo étaient négligeables. Cette réussite est attribuable en grande partie aux conditions météorologiques et au fait que le navire a été remorqué par l'arrière. Cela a permis de récupérer une quantité maximale des fournitures, d'équipement et d'effets personnels.

Il serait bon, à la lumière de cette expérience, de formuler les recommandations suivantes en matière de lutte contre les avaries.

1) Tous les navires devraient avoir une scie mécanique à bord. Si cela avait été le cas, le temps des travaux d'étalement aurait été réduit de 50 %.

2) Tous les navires devraient avoir un espace de rangement à l'avant et à l'arrière pour les bouteilles d'oxygène et d'acétylène. Cela éviterait d'avoir à déplacer ces bouteilles lourdes et encombrantes dans des conditions défavorables ou d'obscurité totale.

3) Le stock de bois d'étalement devrait comporter au moins 90 % de 4 x 4 (le reste étant des 2 x 2). Les de 4 x 4 se sont révélés indispensables; il a fallu employer tous ceux qu'il y avait sur les deux destroyers américains, en plus de ceux Huron. »

