



Nouvelles



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

Dans ce numéro :

- Pour reconstituer l'histoire «perdue» de la Marine, de 1945 à 1950.....2**
- La collection.....3**
- Courrier reçu.....4**
- Le radar «HDWS» de l'Athabaskan.....5**
- Nouvelles de la côte Ouest.....6**

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

Liaison à la DHP
Roger Sarty

Directeurs provisoires de la rédaction
Mike Saker et Pat Barnhouse

Coordination de la production
Services créatifs, USFC(O)

Conception originale du logo et du bulletin
Brian McCullough, Brightstar Communications, Kanata (Ont.)

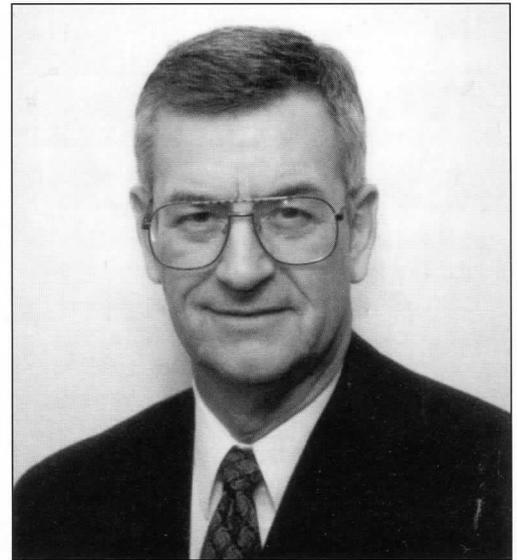
Nouvelles de l'AHTMC est le bulletin non officiel de l'Association de l'histoire technique de la marine canadienne. Il est publié par la Direction - Histoire et patrimoine, QGDN Ottawa, Ontario, Canada, K1A 0K2. Tél. : (613) 998-7045; télécopieur : 990-8579. Les vues exprimées dans ce bulletin sont celles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

Éditorial

La présente édition de *Nouvelles de l'AHTMC* témoigne de l'expansion de nos activités, de notre comité et de notre collection.

Au plan des activités, nous nous sommes réunis - un petit groupe - une journée cet été, pour voir comment nous pourrions faire progresser notre banque de données. Notre objectif était d'établir un plan de travail permettant de nous concentrer sur une période spécifique de l'histoire (plutôt que de disperser nos efforts dans toutes les directions), de déterminer les lacunes au sein de notre collection, et de mettre au point des méthodes de recherche pour trouver les chaînons manquants. Jim Dean a eu la brillante idée de proposer la préparation d'un document d'orientation, qu'on espère avoir terminé avant le Nouvel An pour le distribuer à un groupe de personnes susceptibles de pouvoir nous aider. Si cette approche s'avère profitable, nous l'appliquerons à d'autres dossiers.

Pour ce qui est de notre comité, nous sommes heureux d'accueillir trois nouveaux membres. Le capitaine (M) (retraité) Hank Schaumburg a accepté d'être notre coordonnateur pour la côte Ouest. Ici à Ottawa, le capitaine (M) (retraité) John Nash s'est offert à titre de «pusser» des activités du comité. Nous sommes également heureux d'accueillir le capitaine de corvette Richard Gimblett, qui a été détaché auprès de la DHP par le



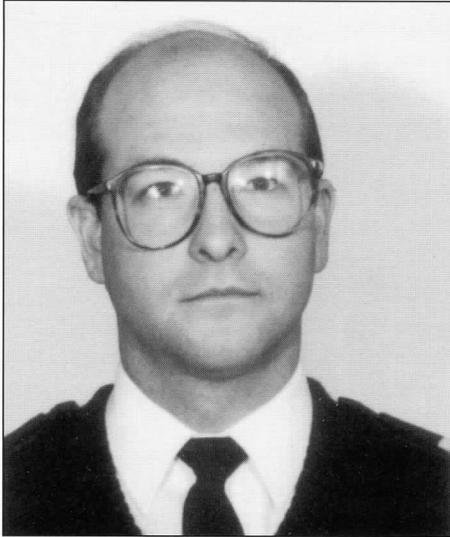
Cam (retraité) M.T. Saker

Chef d'état-major de la Marine pour travailler sur l'histoire des premières années d'après-guerre de la MRC. Richard nous parle de ce projet dans l'article vedette du présent bulletin.

Enfin, en plus de la chronique habituelle de Phil Munro sur la collection, le présent numéro de *Nouvelles de l'AHTMC* offre un bon exemple de contribution en reproduisant une lettre de Bob Grosskurth concernant une innovation technique associée à la guerre de Corée. Souhaitons que ce compte rendu inspire d'autres lecteurs à en faire autant.

Mike Saker

Pour reconstituer l'histoire «perdue» de la Marine, de 1945 à 1950



Capitaine de corvette Richard Gimblett

De bien des façons, les années qui suivirent immédiatement la guerre, de 1945 à 1950, représentent cinq années d'histoire «perdue» de la MRC. Pour diverses raisons, la Marine est toujours restée plutôt discrète à propos de cette période incertaine de son histoire. De la fin de la Deuxième Guerre mondiale jusqu'à l'éclatement du conflit en Corée, la MRC a connu une transition majeure. Les compressions budgétaires avaient littéralement décimé la glorieuse flotte du temps de la guerre (à l'été 1947, on comptait à peine une demi-douzaine de bâtiments en service), les navires encore actifs tombaient en ruines, et la détérioration des relations entre les hommes et les officiers finit par tourner à la mutinerie sur trois bâtiments à la fin de l'hiver 1949. La Commission Mainguy, désignée à la suite de ces événements, allait donner à la marine le regain nécessaire pour lui permettre de se réorganiser juste à temps pour les opérations menées au large de la Corée, et qui marquèrent le début du nouvel âge d'or qui l'attendait dans les années 50 et 60.

L'histoire de la marine «interim» est complexe et, en raison des nombreux rapprochements qu'on peut faire avec l'époque actuelle, caractérisée par les compressions financières et la recherche d'un nouveau rôle pour la défense depuis la fin de la guerre froide, elle peut offrir des leçons utiles. Sous l'autorité du Chef d'état-major de la Marine, j'ai été détaché auprès de la Direction - Histoire et patrimoine (DHP) pour faire des recherches sur l'histoire de la MRC de la période d'après-guerre, et en particulier sur les années 1945 à 1950. Pour commencer, j'ai entrepris d'examiner la documentation relative au NCSM *Crescent*, seul bâtiment resté en service durant toute cette période.

Le *Crescent* et son jumeau le *Crusader* avaient été détachés de la

Marine royale pour servir de chefs de file d'une éventuelle flottille de destroyers de classe C pour les interventions contre les Japonais. Mais le transfert des autres bâtiments de cette classe fut annulé à la fin de la guerre. Le *Crusader* fut presque aussitôt retiré du service, mais le *Crescent* fut envoyé sur la côte Ouest pour servir à des fins d'entraînement. Or, en raison des réductions constantes de son budget de maintenance, la condition d'origine du navire se détériora peu à peu et le confort matériel minimal qui caractérisait les constructions du temps de guerre s'en trouva dégradé. Lorsqu'au début de 1949, le ministre des Affaires extérieures, Lester Pearson, ordonna à la MRC d'envoyer un navire pour surveiller l'évacuation des Canadiens hors de la Chine, troublée par la guerre civile, seul le *Crescent* était immédiatement disponible pour cette mission. C'est le 15 mars 1949 que le navire, alors stationné à Nanking, fut le théâtre des actes de mutinerie qui allaient plus tard être examinés par le contre-amiral Mainguy.

Par conséquent, l'histoire de ce bâtiment touche plusieurs aspects caractéristiques de la MRC durant cette période. Mais afin d'assurer que mes recherches restent sur la bonne voie, la collaboration de l'AHTMC est indispensable pour rendre compte de l'esprit qui régnait à l'époque. Trop souvent, l'histoire «officielle» se concentre surtout sur l'aspect opérationnel, sans tenir compte suffisamment des facteurs techniques et logistiques, qui peuvent être déterminants sur les résultats opérationnels. Par exemple, une des causes explicites du malaise d'après-guerre était la détérioration de l'habitabilité du pont de postes d'équipage. De même, on déplorait, surtout parmi les hommes des métiers, que la solde militaire n'avait pas tenu compte de l'augmentation des salaires résultant de l'essor

suite à la page 3

La collection

Notre collection s'est enrichie de 318 items, le dernier provenant de la succession d'Arthur J.C. Pomeroy. Celui-ci, un officier de réserve retraité, était un employé du ministère de la Production de défense (qui devint plus tard le ministère des Approvisionnements et Services, appelé aujourd'hui Travaux publics et Services gouvernementaux Canada). Il joua un rôle clé à l'égard de l'acquisition de navires de guerre par contrat forfaitaire à clause d'intéressement, plutôt que par la méthode habituellement utilisée du coût de base augmenté des autres frais. Couvrant la période 1955-1963, ses archives - et en particulier les lettres qu'il écrivait à tous et chacun - témoignent de la difficulté de faire bouger la bureaucratie. Grâce à ses efforts, les principes qu'il préconisait furent incorporés dans les contrats conclus pour la construction des destroyers des classes *Mackenzie* et *Restigouche*, au début des années 60.

Voilà le type de pièces qui nous offrent un témoignage concret des attitudes et des efforts des personnes ayant contribué au progrès technique de la marine au fil des ans. Notre collection compte d'autres exemples du genre, qui feront l'objet de comptes rendus dans de futurs numéros de la Revue de génie maritime et de *Nouvelles de l'AHTMC*.

Comme je le signalais dans ma chronique de l'édition de juin, nous manquons de documentation concernant les anciens navires, notamment les destroyers de la classe Tribal, le *Crusader* comme navire d'expérimentation, ainsi que l'*Ontario* et le *Québec*. De même, notre dossier sur les sous-marins se réduit à presque rien. Quelqu'un est-il au courant si des modifications ont été apportées au *Grilse* après son acquisition? Quelqu'un peut-il nous fournir des renseignements concernant le croiseur de la classe *Manitoba* ou la frégate *Vancouver*?

Toute information, qu'il s'agisse d'un simple paragraphe ou d'un volume complet, peut être transmise à la DHP, dont l'adresse figure dans ce bulletin, ou directement à moi :

Par courrier : 673, av. Farmington, Ottawa (Ontario) K1V 7H4
Par télécopieur : (613) 738-3894, ou
Par courrier électronique : as436@freenet.carleton.ca

Phil Munro

Comment accéder à la collection

Un des buts premiers des promoteurs de la collection est de rendre celle-ci accessible tant aux chercheurs qu'aux simples curieux. Alors, comment s'y prendre pour y accéder? Comme on dit, c'est une bonne question.

En effet, à l'heure actuelle, il n'existe qu'une seule copie de la collection, et celle-ci est conservée à la Direction - Histoire et patrimoine, au 2429 Holly Lane (près de l'intersection des chemins Heron et Walkley) à Ottawa. La DHP est ouverte au public les mardis et mercredis de 8 h 30 à 16 h 30. Le personnel est à votre service pour rechercher l'information voulue et répondre à toutes vos questions. Un photocopieur est mis à la disposition des visiteurs. À l'entrée principale de l'édifice, ceux-ci doivent d'abord s'adresser au commissionnaire pour se procurer un laissez-passer.

On peut obtenir une copie de l'index de la collection (numéro d'entrée 93/110) en écrivant à la DHP.

*Venez donc faire un tour.
Ça nous fera plaisir!*

suite de la page 2

économique d'après-guerre. Cette situation entraîna une crise permanente parmi les effectifs, plusieurs hommes se retirant du service, les autres étant continuellement réaffectés d'équipage en équipage pour assurer que les navires restent fonctionnels.

Mais jusqu'à quel point exactement les problèmes de personnel et les facteurs budgétaires ont-ils influé sur la situation de la disponibilité opérationnelle de la flotte? Les salaires et avantages étaient-ils le véritable problème des subalternes, ou était-ce l'expression d'un malaise plus profond? Pourquoi le système divisionnaire ne parvint-il pas à

assurer l'harmonie entre les officiers et les subalternes? La mise en service de nouveaux types de navires fut-elle un élément de solution ou entraîna-t-elle des problèmes supplémentaires de recrutement et de formation?

Ces questions sont tout aussi pertinentes aujourd'hui qu'il y a 50 ans. Si vous pouvez nous éclairer à ce sujet, ou que vous vouliez exprimer des commentaires sur les années «oubliées» de la MRC, n'hésitez pas à me contacter directement à la DHP, au (613) 998-7061. Je serai très heureux d'obtenir des témoignages à ce sujet.

Capitaine de corvette Richard Gimblett

NDLR : Le capitaine de corvette Richard Gimblett a été officier de combat du *NCSM Protecteur* pour des opérations menées dans le golfe Persique, et il est co-auteur (avec le major Jean Morin) d'un compte rendu officiel, *Opération Friction : Golfe Persique* (1990-1991). Le rôle joué par les Forces canadiennes (Dundurn, 1997), (qui a fait l'objet d'un article dans le numéro d'octobre 1997 de la *Revue de génie maritime*).

Corée : Le radar «HDWS» de l'*Athabaskan*

*Tiré d'une lettre de
Bob Grosskurth,
New Delhi (Inde)*

Ma contribution au progrès technique de la marine, je l'ai faite lorsque j'étais officier électricien sur l'*Athabaskan* lors de son premier séjour en Corée, de juin 1950 à mai 1951. Le seul radar de veille en surface que nous avions à bord était le 293, qui était inutile pour la navigation en raison d'une trop basse définition. Notre capitaine, Bob Welland, et le navigateur, Dick Leir, avaient remarqué que certains destroyers américains ainsi que la plupart des navires marchands étaient équipés d'un radar commercial à haute définition qui en augmentait grandement la capacité de déplacement et la sécurité dans les eaux intérieures.

Un jour, à peu près au moment du débarquement d'Inchon, Welland me demande tout bonnement si je pourrais installer un radar commercial haute définition s'il arrivait à en dénicher un. «Aucun problème!» que je lui réponds tout bonnement à mon tour, me disant que la chose était tout à fait improbable. Mais voici qu'en revenant à Sasebo, après trois semaines de R et R à Hong Kong au début de décembre 1950, une pile de caisses nous attendaient sur la jetée. Elles contenaient un appareil Marconi LN-27 que Welland avait réussi à se faire expédier de Montréal. Comment exactement? On ne le saura jamais. Je n'ai jamais su l'histoire de la part de Bob.

Quand on me demanda dans combien de temps le système serait opérationnel, je répondis à tout hasard que ça prendrait au moins deux ou trois semaines. On m'indiqua alors qu'il restait exactement cinq jours avant la prochaine patrouille. Je me démenai donc comme un diable dans Sasebo pour trouver des techniciens-radaristes japonais en chômage de même qu'un architecte naval pour concevoir une plate-forme d'antenne et calculer l'effet du poids ajouté au mât de misaine sur la stabilité du navire.

Pour faire une histoire courte, travaillant sans relâche avec mes meilleurs techniciens (Jim Cottrell, John Knox et le radiotéléphoniste Charlie Moser) et une équipe improvisée de techniciens japonais, nous réussîmes à installer le sacré machin en cinq jours. Je n'oublierai jamais lorsque, le matin du cinquième jour, en mettant les machines en marche, l'antenne commença à tourner et une image claire et détaillée du port de Sasebo apparut à l'écran. Ces techniciens japonais que j'avais engagés étaient tout simplement sensationnels.

Le bidule nous fut d'une grande utilité lorsque notre navire fut détourné (ainsi que le *Cayuga*, le *Sioux* et six destroyers des marines américaine, britannique et australienne) sur Chinampo pour couvrir l'évacuation d'un bataillon d'infanterie américain plusieurs milles en amont d'un vilain fleuve par une nuit sans lune. Hormis un certain désappointement d'avoir dû installer l'affichage radar dans la chambre des cartes plutôt que sur le pont, cet

équipement radar resta toujours fidèle jusqu'à notre retour à Esquimalt, au mois de mai suivant. Je pense que le radar commercial LN-27 est devenu par la suite l'équipement standard de tous les navires envoyés en Corée.

Au sujet de l'auteur

Après des études en génie électrique à l'université de Toronto, Bob Grosskurth joignit la Marine royale canadienne en 1943 comme matelot de 3e classe de la DUIN (soutier de deuxième classe). Il fut nommé sous-lieutenant en 1945 et servait à bord de l'*Athabaskan* en 1950, au moment des événements racontés ici. Plus tard, il servit sur l'*Ontario* (1955-1956) et le *Bonaventure* (1965-1966). Le commandeur Grosskurth s'est retiré de la MRC en 1973, et il réside actuellement sur une ferme dans les environs de New Delhi, en Inde.

Questions et commentaires

- Est-ce que quelqu'un peut nous dire comment le radar LN-27 a abouti sur cette jetée?
- Combien de bâtiments furent équipés d'un appareil LN-27? Tous les destroyers?
- L'opération de Chinampo fut dirigé par le capitaine Jeff Brock du *Cayuga*, qui n'était pas doté de cet équipement radar dernier cri, mais dont le navigateur était feu Andy Collier. Pourtant, leur navire non plus ne s'échoua pas, contrairement à plusieurs autres navires! Andy Collier reçut la Croix du service distingué pour son travail.



Courrier reçu

Contre-amiral M.T. Saker,

Tout d'abord, j'accuse réception de l'édition de février de la *Revue de génie maritime* et du procès-verbal de la dernière réunion de votre comité. À propos du bulletin de l'AHTMC, je dois dire que l'intérêt de cette publication devrait encourager tous et chacun à contribuer à votre effort. Assurément, rien n'a été négligé pour en assurer la qualité. Comme vous le savez, j'ai toujours été d'avis que l'expansion de la base industrielle du Canada, de la Deuxième Guerre mondiale jusqu'à nos jours, est une histoire remarquable. Les archives d'Ernie Baker témoignent de la compétence de plus en plus poussée de la marine, en particulier dans les services techniques. Parallèlement à cette évolution des compétences de la marine, l'industrie navale devait s'adapter au changement et intégrer les principes de la haute technologie. Les progrès accomplis depuis la rudimentaire corvette de la Deuxième Guerre jusqu'aux ultra-perfectionnées FCP constituent un développement tout à fait remarquable. Si j'insiste sur cette idée, c'est pour souligner la pertinence et l'importance de votre projet.

En terminant, je vous souhaite beaucoup de succès dans votre entreprise. Bravo! -

Rolfe Monteith,
5 Admiralty Cottages,
Devils Point, Plymouth,
Devon, England PL1 3RS.

Réponse:

Merci pour tous ces compliments et cet encouragement. Comme vous le savez peut-être, Rolfe a été un chef de file de notre projet de recherche historique et s'intéresse toujours à sa progression depuis son domicile en Angleterre.

AHTMC

*a/s Direction de l'histoire et
du patrimoine*

Il y a quelque temps, j'ai reçu une note sollicitant des renseignements de nature historique en vue de rédiger l'histoire de la Marine. Je pourrais peut-être donner un coup de main en constituant une documentation sur les systèmes sonars AN/SQS-505 installés sur les navires des classes IRE et DDH-280. J'ai été un chargé de projet de Fred Jardine pour l'installation, le réglage et l'essai de ces systèmes. Je pourrais aussi préparer des notes sur le système de production et de distribution d'électricité des FCP.

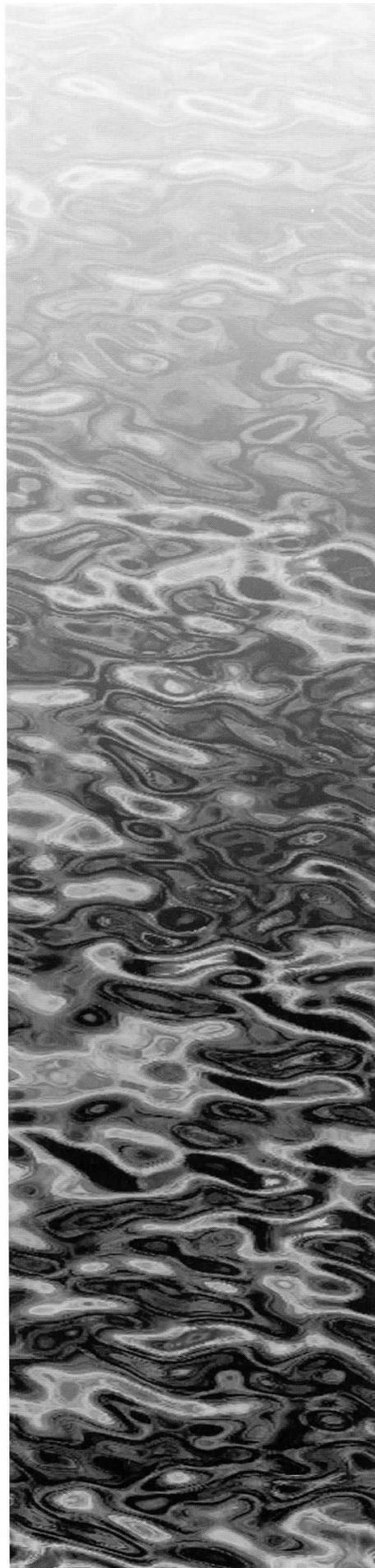
Cordialement.

Tom Stephens,
R.R. 1, Ch. Baie Dupré,
Lac-Ste-Marie (Québec)
J0X 1Z0.

Réponse:

Nous sommes toujours heureux d'accueillir de nouveaux collaborateurs. Tom a été mis en contact avec Hal Smith, notre «roi du sonar» et coordonnateur de la recherche.

Merci, Tom.



Nouvelles de la côte Ouest

Hank Schaumburg s'est gracieusement porté volontaire pour être coordonnateur de l'AHTMC pour la côte Ouest. Il sera notre point de contact dans l'Ouest, et aidera à organiser et à coordonner nos activités dans cette région. Hank peut être joint au (250) 598-7956.

Le **Séminaire de génie maritime de la côte Ouest**, séminaire annuel de perfectionnement professionnel du personnel du génie, se tiendra les 19 et 20 janvier 1998. Les organisateurs ont prévu qu'un certain nombre de membres de l'AHTMC pourront y assister. Pour les intéressés, ce sera certes une occasion de renouer avec vos racines, mais vous aurez également la chance d'écouter notre unique Hal Smith, ainsi que son coauteur

M. Shawn Cafferky, qui feront une communication intitulée **How the DDH 280 Got Gas Turbines**. Hal explique que ce document, dont certaines données ont été obtenues grâce à la collection de l'AHTMC, est une première étape vers l'élaboration d'une étude plus exhaustive. Il y en a certainement parmi vous, sur la côte Ouest, qui possèdent des informations de première main sur cette époque et qui pourraient éclairer les auteurs de cette étude. Pourquoi ne pas vous rendre à ce séminaire? Les intéressés sont priés de communiquer avec Hank Schaumburg, qui est responsable de coordonner la participation de nos membres, en composant le numéro ci-dessus.

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 dans le but de préserver l'histoire technique de notre marine. L'Association est dirigée par un comité composé des membres suivants :

- Cam (retraité) M.T. Saker (président)
- M. S.M. Davis, (cam retraité)
- M. W.A.B. Douglas, directeur général - Histoire (retraité)
- Cmdre F.W. Gibson, directeur général - Gestion du programme d'équipement maritime
- Capt (M) (retraité) R.G. Monteith
- Lcdr (retraité) P.R. Munro (directeur exécutif)
- M. H.W. Smith, commander (retraité) (directeur de la recherche)
- M. R. Sarty, historien en chef (liaison avec la DHP)
- M. R.A. Spittall (liaison avec la DGGPGM)
- Capt (M) (retraité) J. Nash (directeur de l'approvisionnement)
- Cdr (retraité) P.D.C. Barnhouse
- M. Brian McCullough (liaison avec la Revue de génie maritime)
- Mme Gabrielle Nishiguchi, DHP (secrétaire)
- Capt (M) (retraité) J.G. Dean (coordonnateur pour Ottawa)
- Capt (M) (retraité) T. Brown (coordonnateur pour la côte Est)
- Capt (M) (retraité) H.W. Schaumburg (coordonnateur pour la côte Ouest)

Toute personne s'intéressant à l'histoire technique de la marine canadienne peut devenir membre de l'Association. Le bulletin de l'AHTMC ainsi qu'une copie de la Revue de génie maritime sont diffusés à partir d'une liste de distribution de l'AHTMC comprenant des officiers et des membres du personnel civil, en service ou retraités. Pour tout ajout ou retrait de cette liste, veuillez communiquer avec la DHP.

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 contacter :

Roger Sarty, historien en chef
Direction - Histoire et patrimoine, QGDN
Éd. Mgén George R. Pearkes
Ottawa (Canada)
K1A 0K2

Téléphone : (613) 998-7045
Télécopieur : (613) 990-8579

Nous serons heureux de recevoir de vos nouvelles.