



NOUVELLES

L'Association de l'histoire technique de la Marine canadienne

À la poursuite du « Saint-Graal » de la Marine

Par le Capf (retraité) Pat Barnhouse, MRC

Nouvelles de l'AHTMC

Établie en 1997

Président de l'AHTMC

Pat Barnhouse

Directeur exécutif de l'AHTMC

Tony Thatcher

Liaison à la Direction — Histoire et patrimoine

Michael Whitby

Liaison à la Revue du Génie maritime

Brian McCullough

Services de rédaction et production du bulletin

Brightstar Communications

(Kanata, ON)

en liaison avec

d2k Marketing Communications

(Gatineau, QC)

Nouvelles de l'AHTMC est le bulletin non officiel de l'Association de l'histoire technique de la marine canadienne.

Prière d'adresser toute 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, ON K1A 0K2

Tél. : (613) 998-7045

Télééc. : (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.

www.cntha.ca

Quand le gouvernement libéral est arrivé au pouvoir en 1963, l'une de ses premières décisions officielles a été d'annuler le programme de construction de frégates polyvalentes qui avait été approuvé par le gouvernement progressiste-conservateur précédent. Au cours des mois qui suivirent, le personnel technique et l'état-major opérationnel du quartier général de la Marine ont consacré beaucoup de temps à l'élaboration d'un autre programme de construction navale, un effort qu'un blagueur a qualifié de « club du navire du mois ».

À la Direction – Ingénierie des systèmes, nous étions au cœur de l'action, pendant que circulaient différents projets de conception. Un jour, un capitaine de corvette de l'état-major de la Marine (dont le nom m'échappe) est arrivé avec un message excitant : « Nous avons pris une décision pour la suite des choses! », a-t-il dit. Dans sa main, il tenait la photocopie d'un croquis, tracé au dos d'une enveloppe, pour un projet de reprise du navire de la classe *Annapolis*. Apparemment, ce croquis avait été fait par les amiraux Ken Dyer et Bob Welland à un cocktail tenu l'après-midi précédent. Voilà la genèse du navire qui est ensuite devenu le DDH-280.

Des années plus tard, en cherchant des détails sur l'origine du DDH-280 pour quelqu'un, j'ai interrogé le Vam (retraité) Dan Mainguy au sujet du croquis, puisqu'il faisait partie de l'état-major de la Marine à cette époque. Il a non seulement confirmé l'histoire, mais il a aussi ajouté qu'il connaissait le propriétaire de l'enveloppe en question, un certain Capc Bruce Torrie, qui ne l'avait pas vue, semblait-il, depuis des années. Malheureusement, selon Robert Bruce Torrie, neveu du Capc Torrie, ce dernier était décédé en 1999, et un croquis du genre, tracé sur une enveloppe, n'aurait certainement pas donné l'impression d'être un élément important parmi les autres documents de son oncle.



Photos par les Forces armées canadiennes

Le NCSM *Iroquois* (DDH-280), avec sa propulsion à turbines à gaz, son système de missiles Sea Sparrow de défense ponctuelle et son déplacement de 5 000 tonnes, n'était pas véritablement une reprise de la classe *Annapolis* class (prochaine page), mais il existait une certaine ressemblance entre les deux. L'*Annapolis* (DDH-265) de 2 400 tonnes a été mis en réserve en 1996 après 32 ans de service, mais une version très modernisée de l'*Iroquois* participe toujours aux opérations des Forces navales canadiennes dans l'Atlantique, soit 42 ans après sa mise en service.

On pouvait alors croire que les recherches n'iraient pas plus loin, mais l'histoire n'était pas terminée. Le Cam Welland a lui-même commenté le sujet quand l'Association de l'histoire technique de la Marine canadienne (AHTMC) l'a interviewé en 2006, quatre ans avant son décès :

« Votre question porte sur le choix du concept du navire. Une rumeur s'est propagée selon laquelle il avait été conçu à l'arrière d'un paquet de cigarettes... N'importe quoi! Nous avons travaillé dur pendant des mois, recherche et tout. »

Cela compliquait légèrement les choses. Si l'un des participants présumés n'avait aucun souvenir de la chose, que nous restait-il? Un croquis à l'arrière d'une enveloppe avait manifestement existé, mais qui l'avait fait?

Le Ltv Jason Delaney, historien de la Marine de la Direction – Histoire et patrimoine, a

travaillé sur le troisième volume de l'histoire officielle de la Marine royale canadienne (MRC). Il tient des propos historiques fascinants au sujet du nouveau programme de construction de navires :

« Oui, l'interview de Dan Mainguy mentionne cela, mais chaque programme possède une histoire semblable, celle d'un croquis tracé à l'arrière d'un paquet de cigarettes, d'une enveloppe ou d'une serviette de table. Et celle dont il est question n'en est qu'une parmi tant d'autres. Je suis convaincu qu'il y a eu des gribouillis sur du papier brouillon; il serait cependant exagéré de conclure qu'il s'agit de la genèse d'un programme d'acquisition de navires de guerre de plusieurs millions de dollars. On a fait beaucoup de plans durant cette période, et ce n'était qu'une option parmi d'autres.

« Nous parlons d'une époque (Paul Hellyer était ministre de la Défense nationale) où les services faisaient l'objet d'un examen minutieux. En fait, il y avait un moratoire sur tous les contrats du MDN en 1963 quand on a annulé les frégates polyvalentes. Le gouvernement a accepté une reprise du concept *Annapolis/Nipigon*, et le programme a commencé peu à peu, notamment par la modification de la propulsion à turbine à gaz. Cela a été fait pour diverses raisons, mais M. Hellyer aimait la nouvelle technologie et, sur le plan opérationnel, les anciens navires de type *Saint-Laurent* avaient atteint leur limite de développement quant à la vitesse maximale

atteignable avec des turbines à vapeur. Ils n'étaient plus assez rapides pour les opérations d'une flotte moderne, ils étaient trop lents pour les opérations avec les flottes d'intervention américaines et ils étaient presque désuets quand il était question de la vitesse et de l'agilité des sous-marins nucléaires. En outre, on avait besoin d'un système de défense aérienne en mer à la suite du retrait des intercepteurs embarqués F2H3 Banshee de la Marine en 1962. Nos navires étaient vulnérables aux attaques aériennes. Il s'agissait d'énormes problèmes avec lesquels les officiers supérieurs de la Marine devaient composer à l'époque. Malgré l'autorisation de M. Hellyer quant à la reprise d'un concept, toutes ces autres considérations se sont glissées dans le programme, ce qui a mené à la création d'une classe très différente de navires. »

Il s'agissait effectivement d'une époque intéressante. Chaque navire a ses origines, et, à moins que l'insaisissable croquis ne réapparaisse miraculeusement ou mystérieusement par chance un jour, ce détail nébuleux fera toujours partie de l'histoire de la véritable genèse du destroyer DDH-280 de la classe *Tribal* (d'ailleurs toujours en service).

Pour en lire davantage sur le sujet, consultez le site Web de l'AHTMC et téléchargez l'article de Hal Smith et de Shawn Cafferky, intitulé « Rétrospective : La naissance du DDH-280 » (RGM, n° 44, juin 1998), au <http://www.cntha.ca/images/Otherdocs/rgm/rgm-44.pdf>.



Photos par les Forces armées canadiennes

NCSM *Annapolis*