



NOUVELLES

(HIVER 2020)

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

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

Webmestre
Peter MacGillivray

Webmestre émérite
Don Wilson

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
Télec. : (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

NCSM Algonquin (DDH-283)
Photo MDN

AHTMC en ligne — Réflexion par rétrospection

Par le Capv Don Wilson (retraité), webmestre émérite

L'AHTMC est heureuse de signaler que **Jeff Wilson**, notre fervent architecte de site Web bénévole dont l'expertise technique et l'énergie sans borne sont très appréciées, travaille à une mise à jour à long terme pour appliquer des fonctions de conception de logiciels et d'Internet de plus en plus perfectionnées. Tout cela permettra d'améliorer la fonctionnalité, la convivialité et les caractéristiques de sécurité de cet élément clé du « visage » de l'AHTMC.

Un aspect important du nouveau site Web proposé est la migration vers une plateforme virtuelle entièrement infonuagique afin d'améliorer la robustesse de l'architecture et de renforcer la sécurité. Au fur et à mesure que de nouvelles fonctions sont ajoutées, les gens qui font des recherches dans le domaine de l'histoire technique maritime du Canada peuvent s'attendre à trouver des capacités de recherche de pointe comme l'exploration de données de pointe et la cartographie des relations objet.

Le Comité exécutif exprime sa gratitude à l'égard de Jeff, car même maintenant, les visiteurs du site Web de l'AHTMC auront un meilleur accès au contenu, y compris des liens vers les entrevues menées dans le cadre du Projet d'histoire orale que nous menons à l'appui de la Direction - Histoire et patrimoine du MDN. L'extrait de l'entrevue qui suit donne une idée de la « réflexion par introspection » qui continue d'être si généreusement offerte par les membres à la retraite de la communauté du soutien technique maritime qui ont déjà participé aux programmes de développement de navires et d'équipement pour le Canada.

Pour les professionnels du milieu des services techniques de la marine actifs aujourd'hui, il y a beaucoup à apprendre de leurs réflexions. Nous vous encourageons tous, jeunes et moins jeunes, à contribuer activement à la discussion par l'entremise du programme d'histoire orale et écrite de l'AHTMC et de vos lettres transmises pour inclusion dans la publication que vous lisez actuellement. Nous sommes impatients de vous entendre au info@cntha.ca.



Projet d'histoire orale :

[Extrait remanié d'une entrevue menée en 2009 par l'AHTMC avec le **Cam (retraité) Eldon J. (Ed) Healey**, ingénieur en mécanique navale de la MRC, 1953-1985, sous-ministre adjoint (Matériels), 1985-1990.

De la révolution technologique à l'évolution...

Je tenais simplement à dire quelques mots au sujet de l'évolution technologique au cours de ma carrière en approvisionnement naval. Je pense qu'il va sans dire que l'acquisition de nouveaux navires était une activité plutôt intermittente pour le Canada, de sorte que, contrairement à d'autres marines — la Marine américaine en particulier — qui pouvaient lentement *évoluer* parce qu'elles construisaient beaucoup plus de navires, nous avons eu tendance à *révolutionner* le domaine plutôt.

Prenons un exemple : Nous sommes passés des destroyers à vapeur de la classe *Saint-Laurent* aux classes suivantes, qui étaient une *évolution* de cette première conception et qui n'avaient pas beaucoup changé en termes de navires de base et de systèmes de base, même lorsque nous avons ajouté les ponts d'envol et les hangars par la suite. Mais le projet DDH-280 a été une vraie *révolution*. Même dans la conception, nous avions un navire qui dépendait entièrement de turbines à gaz pour sa propulsion, et presque entièrement de ces dernières pour sa production d'électricité. Nous avions neuf turbines à gaz à bord de ce navire, et il n'y avait pas beaucoup de marines à ce stade, même aucune, qui comptaient autant sur la technologie des turbines à gaz.

La plupart des autres marines avaient au moins des moteurs de propulsion diesel, ainsi que plusieurs moteurs diesel de production d'énergie. Nous avons adopté cette mesure révolutionnaire pour réduire l'effectif pour nos systèmes de propulsion, même si nous n'avions pas les commandes électroniques et la capacité numérique d'aujourd'hui. Nous avons utilisé une combinaison de pneumatiques et d'électronique pour contrôler le système de propulsion, et d'une façon ou d'une autre, nous l'avons fait fonctionner.

Entrevue complète (en anglais) disponible à l'adresse : <http://cntha.ca/tech-hist/oral-written-hist/histories/edhealey.html>