



NOUVELLES (HIVER 2021)

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

Construction des NCSM *Iroquois* et *Huron*

Par le capitaine de vaisseau (à la retraite) Don Wilson

Dans les années 1960, l'élaboration du programme DDH-280 de la Marine royale canadienne avait atteint un point où les deux chantiers navals qui construiraient les quatre destroyers de classe Tribal pouvaient être annoncés : Marine Industries Limitée (MIL) de Sorel-Tracy, au Québec, a été nommée chantier principal pour les chantiers *Iroquois* (DDH-280) et *Huron* (DDH-281), tandis que la Davie Shipbuilding de Lévis, au Québec, a été désignée comme le chantier secondaire pour les chantiers *Athabaskan* (DDH-282) et *Algonquin* (DDH-283).

Le Capc Ron Hahn et moi-même (également un Capc à l'époque) avons été dûment nommés comme officiers du génie désignés pour les chantiers *Iroquois* et *Huron*, respectivement, et il nous incombait de superviser la construction de nos navires respectifs en tant que membres du personnel d'inspecteur de marine principal (IMP) de Sorel, plus tard 202 Détachement des Services techniques des Forces canadiennes (202 DSTFC).

La construction de l'*Iroquois* a commencé le 15 janvier 1969; le *Huron* devait être construit quelques mois plus tard, le 1^{er} juin. Alors que les unités de construction initiales étaient fabriquées à l'abri des intempéries, des blocs d'appui de quille pour les deux coques étaient installés à l'extérieur dans le chantier adjacent à la voie maritime de MIL. Une fois terminée, chaque unité de construction a été déplacée hors de l'abri et soudée à l'unité adjacente déjà sur les blocs, et de cette façon, les navires ont commencé à prendre forme progressivement à mesure que le personnel du DST surveillait les opérations du constructeur.

Le chantier naval avait mis en œuvre un manuel du système de gestion de la qualité, préparé au Bureau central de dessin de la Marine à Montréal et publié sous le numéro QUAL-1-01. La norme navale canadienne a été conçue de façon à ce que le travail se déroule bien et que les progrès soient documentés. Le personnel du DST a été impressionné par l'excellent travail effectué par l'équipe de MIL, et au fil des mois, les navires *Iroquois* et *Hurons* ont vraiment commencé à



Photos de la MRC

Les destroyers de classe Tribal DDH-280 *Iroquois* (à gauche) et *Huron* sont en construction à Marine Industries Limitée, Sorel-Tracy (Québec), vers 1970.

ressembler à des navires de guerre. Bon nombre des compartiments des navires contenaient maintenant de l'équipement et des systèmes, y compris les moteurs de propulsion, les boîtes d'engrenages, les accouplements flexibles, les arbres et les hélices à pas variable. Les câbles électriques et autres, ainsi que la tuyauterie, étaient installés au fur et à mesure que les unités se rassemblaient.

Une fois l'arbre et les hélices installés, la construction a atteint le point où il a fallu placer temporairement les coques dans l'eau pour établir la ligne d'arbre et la position des paliers intermédiaires. Des poulies munies de roues ont été installées sous les coques des navires afin de permettre aux deux navires d'être transportés sur la voie maritime pour être prêts pour le lancement. Même si ce n'était pas aussi prestigieux que de voir un navire glisser le long des voies maritimes avec des bannières volantes et des foules de dignitaires, ce lancement préliminaire a été très important. Une fois les valeurs de configuration de la dérive établies, les navires pouvaient être tirés de l'eau pour le positionnement final des supports d'arbre. Les navires ont finalement été officiellement mis à l'eau le 28 novembre 1970 (*Iroquois*) et le 9 avril 1971 (*Huron*).

(Suite à la page suivante)



Le NCSM *Iroquois* en cours d'armement le long du chantier naval de MIL.

À l'été 1972, après l'armement, *Iroquois* était prêt pour les essais à quai, suivis des essais en mer de l'entrepreneur. Marine Industries a retenu les services de Michel Goulet, un capitaine marchand, et du Cdr Gord Smith, ingénieur maritime à la retraite de la MRC, à titre de chefs d'équipe pour la mise en service initiale et les essais en mer subséquents. Ron Hahn et moi-même, les ingénieurs désignés des navires, avons également participé à ce projet. La mise à l'eau et les essais à quai du navire *Iroquois* se sont très bien déroulés, après quoi le navire a appareillé pour des essais en mer par l'entrepreneur au début de l'été, descendant le fleuve Saint-Laurent jusqu'aux eaux libres du golfe du Saint-Laurent. Une fois ces essais terminés avec succès, le navire *Iroquois* est retourné à la MIL pour être prêt à être mis en service le 29 juillet 1972, puis a appareillé pour rejoindre la flotte à Halifax.

La même série d'événements s'est produite pour le navire *Huron* et, en temps et lieu, le navire a été mis en service le 16 décembre 1972. Puisque le fleuve était en grande partie gelé, le passage du navire *Huron* le long du Saint-Laurent en route vers Halifax a été un peu plus difficile que celui du navire *Iroquois* en juillet. Un brise-glaces nous a accompagnés en aval, mais lorsque nous avons atteint le pont de Québec, nous avons rencontré de la glace brisée de plus de quatre mètres d'épaisseur. Pendant notre passage de Sorel, la pression du réacteur principal du navire n'avait pas cessé de diminuer, car la glace bloquait les prises d'eau des pompes. Ayant besoin de cette eau pour refroidir le système de propulsion, j'ai dépêché une bande de vaillantes personnes qui sont passées d'une prise d'eau à l'autre, fermant les vannes d'isolement et ouvrant les prises d'air pour enlever la glace écrasée. La bande était bien occupée à garder les cinq prises d'eau libres, et quelqu'un dans l'équipage a laissé entendre que la glace pouvait être livrée au carré des officiers et à la cuisine. Nous avons fini par passer Québec, et le reste du passage s'est déroulé sans incident. Un comité d'accueil dirigé par le navire *Iroquois* est venu accueillir *Huron* à notre arrivée à l'arsenal maritime de Halifax.

En plus de leur rôle de défense ponctuelle contre les missiles Sea Sparrow, les DDH-280 ont été en mesure de fournir à la MRC une solide capacité anti-sous-marine, grâce à l'utilisation d'équipement sonar de LASM ajusté et d'armes à bord des navires, et de concert avec le déploiement des deux hélicoptères Sea King embarqués qui transportaient des sonars plongeurs et des torpilles de LASM. Les essais d'hélicoptère des nouveaux navires auraient normalement été effectués par le navire *Iroquois* dans le cadre des essais de première classe, mais le commandant du navire, le Cdr Doc McGillivray, n'avait



L'officier du génie de l'entrepreneur, Gordon Smith (à droite), remet la clé d'allumage du système des machines au Capc Don Wilson, officier du génie du NCSM *Huron* au moment de la mise en service.

aucune expérience antérieure du commandement de destroyer porte-hélicoptères (DDH). Comme le commandant du *Huron*, le Capf Dick Hitesman, avait déjà commandé des hélicoptères à bord du NCSM *Margaree* (DDH-230), notre navire a été mis à contribution pour effectuer des essais d'hélicoptères après la mise en service.

Peu de temps après, le *Huron* s'est retrouvé en croisière au large de la côte de la Nouvelle-Écosse, près de la baie St. Margaret's, avec deux Sea King en vol stationnaire, prêts à être récupérés. Un à la fois, ils ont survolé le pont d'envol pour atterrir et être retenus par le système d'appontage, puis ils ont traversé le hangar jumelé. Un troisième Sea King est ensuite arrivé sur les lieux, et il a été lui aussi descendu et attaché au pont d'envol par le système d'appontage. Le but de cet essai était de confirmer que, même avec une charge complète d'hélicoptères, un DDH de classe 280 pouvait quand même fournir un pont d'atterrissage sécuritaire pour un troisième Sea King. Le Capf Hitesman ne pouvait résister à la tentation d'envoyer un message au QG du Commandement maritime pour signaler qu'il y avait trois hélicoptères à bord du *Huron* et qu'il était vraiment au maximum de sa capacité.

Au fil des ans, les DDH-280 ont très bien servi la MRC. Les quatre destroyers ont fait l'objet d'un carénage dans le cadre du projet de modernisation des navires de classe tribal à la fin des années 1990. Ils ont été équipés de nouveaux systèmes de missiles et ont été désignés comme DDG. En 2017, le dernier de ces navires remarquables avait été remboursé. Mon propre navire, le NCSM *Huron*, a été mis hors service en 2000, il a été remboursé en 2005, puis il a coulé comme navire-cible au large de la côte Ouest en 2007.

Le capitaine de vaisseau Don Wilson, ing., CD, MRC (retraité) était l'officier du génie à bord du NCSM Huron lorsque le navire a été mis en service le 16 décembre 1972.



Joignez-vous à l'équipe CNTHA afin d'aider à préserver l'histoire du Génie maritime au Canada.

www.cntha.ca