



Nouvelles

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

Dans ce numéro :

Ce qu'est l'AHTMC	2
Un lieu d'accostage hors de l'ordinaire — ou Comment le <i>Restigouche</i> s'est retrouvé sous terre	2
La collection	3
<i>Crusader</i> et VDS	4
Sam Davis — Historien	4

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

Directeur de la recherche
M. Hal W. Smith

Liaison à la DGGPEM
M. R.A. Spittall

Liaison à la Revue du Génie maritime
Brian McCullough

Directeur de la rédaction
Mike Saker

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. Il est publié par la Direction histoire et patrimoine, QGDN 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.

Cam Sam Davis : Souvenirs d'un homme qui a consacré sa vie au service militaire

Dans ce numéro du *Bulletin de l'AHTMC* et de la *Revue du génie maritime*, nous rendons hommage à la mémoire du contre-amiral (à la retraite) «Sam» Davis, décédé en novembre dernier. J'ai eu l'honneur d'assister à ses funérailles à Kingston et, durant le service funèbre, un bon nombre de personnes ont raconté en termes chaleureux comment Sam avait touché leur vies. Même si je ne travaillais pas avec lui que depuis quelques années dans le cadre de l'Association de l'histoire technique de la Marine canadienne (AHTMC), je savais qu'il avait accompli de grandes choses au sein de la Marine et à l'extérieur de celle-ci. J'ai donc été rempli d'admiration quand j'ai appris tout ce qu'il avait accompli cet homme.

Le message le plus émouvant était probablement celui que le ministre A.V. Bennett, doyen de la St. George's Cathedral, à Kingston a transmis dans son homélie. J'attire votre attention surtout sur ses réflexions (dont un extrait se trouve ci-dessous) sur le concept de service et le sens du devoir, vertus qui semblent avoir perdu de la popularité dans nos temps modernes :

Nous vivons à la fin d'un millénaire dans une société dominée par l'accomplissement individuel. Autrement dit, nous vivons dans une période où l'égoïsme est une vertu. Est-ce parce que des gouvernements anonymes nous ont rendus insensible aux autres ou parce que la publicité a mis trop d'accent sur le moi? Je n'en suis pas sûr. Mais par contre, je sais que nous avons perdu le sens de la communauté et le sens des responsabilités. Nous avons aussi perdu le sens du devoir et de l'oubli de soi. Où en est le désir de servir les autres?

En apparence, Sam Davis n'était pas un homme passionné. Après tout, c'était un Britannique. Mais, derrière la façade digne et courtoise, brûlait un coeur ardent. Sam croyait à des valeurs de nos jours démodées. Il était un patriote dans son pays d'adoption, le Canada. Il conservait une vision plus élargie du Commonwealth des Nations. Mais plus encore, comme marin, comme universitaire et comme homme, Sam possédait un merveilleux sens du devoir. Il servait le bien commun, il servait les autres.

Dans le coeur de Sam l'honneur de servir occupait la première place. Son sens du devoir découlait du fait qu'il croyait que ceux qui ont reçu beaucoup doivent donner beaucoup. C'est de cette croyance qu'il a tiré le courage et la dignité pour faire face de façon héroïque à une maladie incurable qui l'a frappé. Il n'a pas permis à la maladie de l'affaiblir.

Par ses actes, Sam Davis a démontré les plus beaux côtés d'une vie consacrée au service. Dans un monde sans héros, il s'est comporté de manière vraiment héroïque. Dans une période où l'égoïsme est roi, il a servi les autres. Dans une société dans laquelle la plupart des gens se battent pour obtenir richesses et pouvoir, il s'est montré un gentilhomme chrétien, un universitaire et un guide invitant les gens à regarder au-delà de leur propre personne.

En tant qu'amiral, Sam Davis a servi son pays, en tant qu'universitaire, il n'a cessé de rechercher des connaissances et en tant que citoyen, il a servi l'humanité.

Éléments de réflexion. Le cam Sam Davis a apporté une énorme contribution à l'AHTMC, et nous lui en sommes tous reconnaissants. Comme le ministre Bennett le mentionnait dans sa conclusion : «Vous nous manquerez, Sam. Nous nous souviendrons de vous.»



Mike Saker

Canada

Un lieu d'accostage hors de l'ordinaire — ou Comment le *Restigouche* s'est retrouvé sous terre

Par Michael Young

(Toutes les photographies sont une gracieuseté de l'auteur)

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.

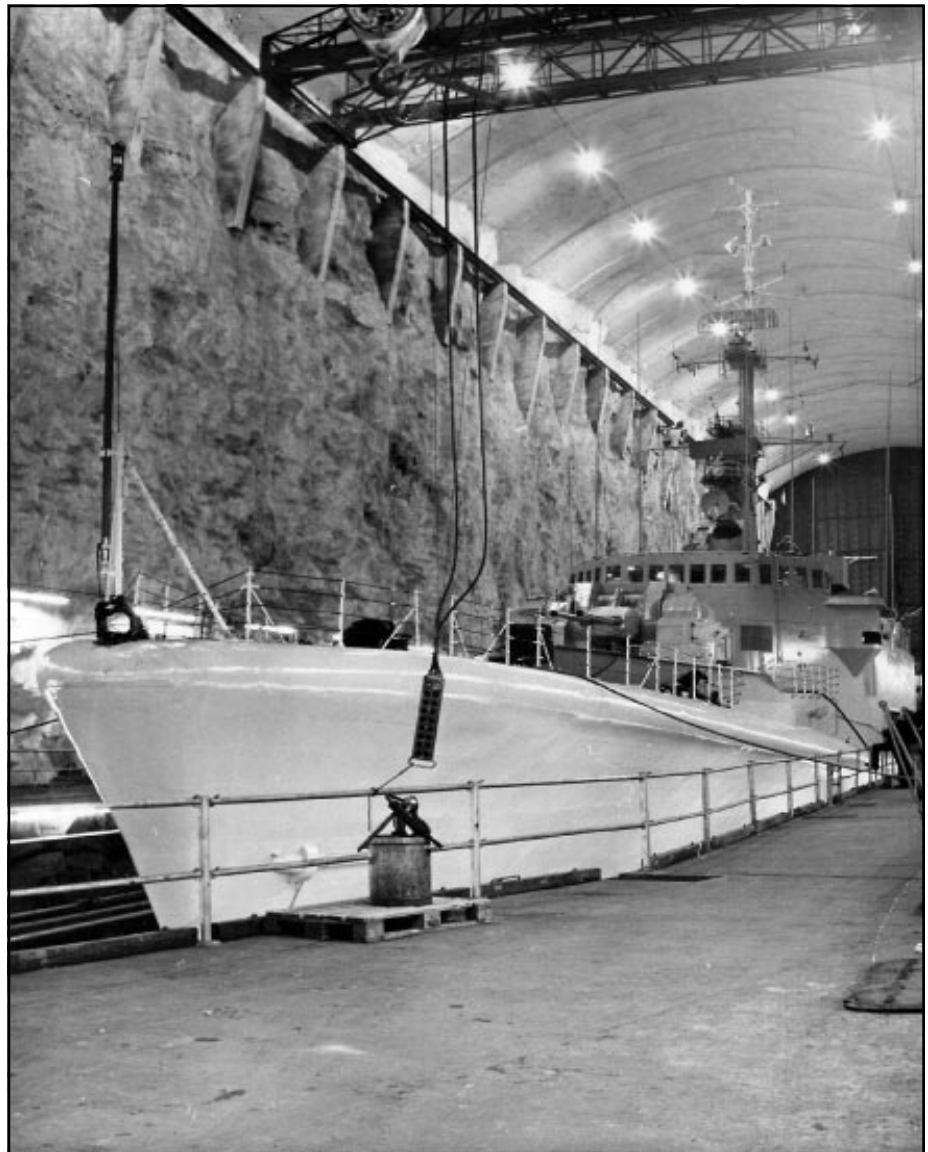
Passez nous voir!



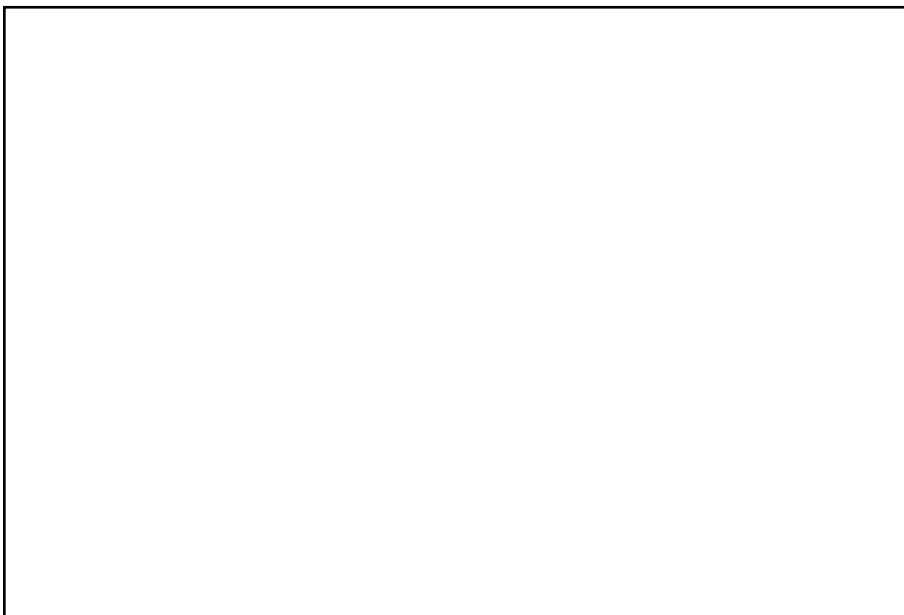
Une cale sèche est une cale sèche, n'est-ce pas? Peut-être, à moins que celle-ci soit ceinturée sur trois côtés par de solides rochers norvégiens! Voici comment

un destroyer canadien s'est retrouvé dans ce type de cale sèche tout particulier.

En janvier 1970, le NCSM *Restigouche* (DDE-257) quitte Halifax pour se joindre à



Voici le *Restigouche* tout frais peint dans la «grange», le 18 mars 1970. Il s'agit de la plus grande cale sèche du genre. Durant la guerre, les Allemands en ont bâti de plus petites pour des sous-marins et des «E-boats» dans les fjords, lorsqu'ils ont occupé la Norvège. Le palan aérien s'est révélé d'une aide inestimable à sec, de même que le fort éclairage. À la proue, le gros anneau est peint en bleu pour signifier que le navire a traversé le cercle polaire arctique plus tôt au cours de ce déploiement. (photo : STANAVFORLANT)



En train d'entrer en cale sèche, le *Restigouche* est manoeuvré en position par un remorqueur. Remarquez les uniformes! Même si nous étions en 1970, le nouvel uniforme vert de l'époque n'était pas encore disponible partout. (Photo prise par l'auteur.)

la Force navale permanente de l'Atlantique (STANAVFORLANT), à Lisbonne. C'est la première fois qu'un Canadien, le commodore D.S. Boyle, commandera l'escadron et c'est également la première fois que des navires canadiens participent pendant toute une année. Le *Restigouche* est le navire amiral de tête.

Le rythme des opérations est très rapide durant les deux premiers mois et le temps est généralement mauvais. Par conséquent, l'apparence extérieure du *Restigouche* commence à rappeler son surnom, le «*Rustyguts*» (entrailles rouillées - N. d. T.). Mais ce que d'aucuns voient comme une preuve de dur labeur est perçu par le commodore comme du laisser-aller!

Au milieu de mars, l'escadron arrive à la base navale norvégienne de Haakonsværn, près de Bergen, pour une période de maintenance de deux semaines. Il faut, entre autres, peindre le navire, qui n'a pas été repeint depuis bien avant son départ d'Halifax. Mais même si le temps est beau, il ne semble pas très logique de s'acquitter de cette tâche à des températures frôlant le point de congélation. La Marine norvégienne résout le problème en mettant à notre disposition sa cale sèche presque neuve pour une courte période. Les marins se rendent compte plus tard que cette «cale sèche» est creusée dans le flanc d'une petite montagne!

La Norvège compte plusieurs cavernes comme celles-ci dans diverses parties du pays. Bien que celle qui nous concerne ait été bâtie dans le cadre d'un accord de partage des frais entre l'OTAN et la Norvège, les Allemands en avaient construit de plus petites pour leurs sous-marins et leurs «E-boats» dans les fjords quand ils ont occupé la Norvège pendant la guerre.

À la suite de vérifications, on s'aperçoit que le mât est trois pieds plus haut que le toit, mais on résout ce problème en enlevant l'antenne de radiogoniométrie DAU de la tête de mât. Le 16 mars 1970, le *Restigouche* est placé en cale sèche et les portes extérieures sont fermées (la cale sèche n'est pas purgée). L'équipage du navire est organisé en équipes et entreprend les travaux de peinture vingt-quatre heures sur vingt-quatre. Dans la «grange», comme on l'a surnommée, la température est contrôlée et la nuit, il fait clair comme en plein jour. Il est donc assez facile, dans de telles conditions, de peindre le navire.

Quarante-huit heures plus tard, le travail est terminé et le navire retourne dans un poste de mouillage normal. L'équipage du navire a mérité son congé de Pâques, de même que les éloges du commodore.

Le *Restigouche* a navigué pendant six mois dans les eaux européennes sans anomalies importantes et n'a manqué aucun engagement opérationnel en raison de problèmes d'équipement. (Même le canon 3"/70 a fonctionné magnifiquement et, à une occasion, l'écran radar de détection aérienne avancée a presque affiché l'image complète transmise à partir de l'avion de détection aérienne avancée Gannet!). Finalement, le navire a été désarmé et converti en IRE à son retour à Halifax.



Michael Young était officier de l'armement à bord du Restigouche en 1970 (avant qu'il y ait des ingénieurs des systèmes de combat) quand le navire a servi au sein de la STANAVFORLANT.

La collection

Une soumission récemment reçue du Ralph Fisher, un commandant retraité du MRC a donné une vue unique dans les relations personnelles dans les dernières années des 1940s dans la route vers le rapport Mainguay. Utilisant NMSC *Magnificent* comme exemple, Ralph a décrit les faits saillants et problèmes. Suivant ce thème, veuillez noter que le terme « technique » ne doit pas un facteur empêchant. Nous souhaitons les récits concernant le personnel et l'organisation parce qu'ils remplissent l'image de qu'est ce qui était fait, et pourquoi il était fait. Nous avons même une catégorie PRS qui contient les mémoires de quelques officiers navals retraités. Si des lecteurs veulent écrire quelques notes pour la collection, n'hésitez pas: nous serions heureux d'accepter vos soumissions. Veuillez les faire parvenir à :
 adresse postale : 673 av. Farmington,
 Ottawa (ON) K1V 7H4
 télécopieur : (613) 738-3894
 courrier électronique :
 as436@freenet.carleton.ca

Phil Munro

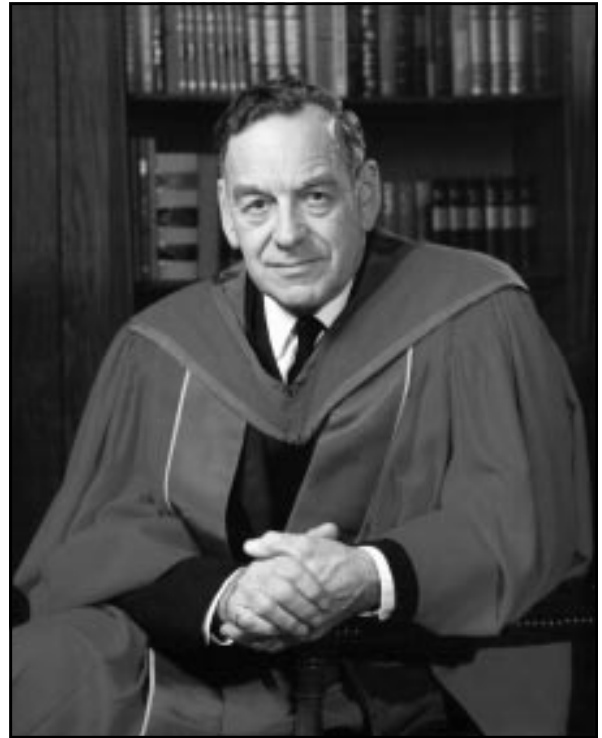


Sam Davis — Historien

Vous trouverez dans le numéro de la *Revue du génie maritime*, où est publié le présent bulletin, une notice nécrologique officielle au sujet du contre-amiral Sam Davis. Un des aspects de sa vie et de son travail mérite d'être commenté, il s'agit de l'importante contribution qu'il a apportée à l'histoire navale du Canada, en particulier à l'Association de l'histoire technique de la Marine canadienne (AHTMC).

Sam a été l'un des premiers à se rendre compte de l'importance des questions techniques dans l'histoire de la Marine des années 1950 et 1960 (M. Alec Douglas, alors directeur général - Histoire au MDN l'ayant encouragé à le faire) et ses publications officielles constituent des pièces d'archives importantes. En 1992, quand il a été proposé pour la première fois de recueillir les souvenirs personnels, Sam a été un chaud partisan du projet et est devenu membre du comité de l'AHTMC jusqu'à sa mort. On s'ennuiera beaucoup de ses sages conseils, souvent exprimés avec mordant.

Ce qui constitue peut-être son oeuvre historique la plus intéressante n'a pas été publiée. En effet, en 1985, alors qu'il était titulaire d'une bourse de recherche postdoctorale à Queen's, il a rédigé un compte rendu de ses expériences dans la Marine entre 1953 et 1965. [Cet ouvrage — «Technological decision-making in the RCN, 1953-65» — est gardé par la DHP et le reste de l'oeuvre non publiée de Sam fait partie de la collection de l'AHTMC.] Sam a occupé certains des postes les plus élevés de cette époque; il connaissait les événements et les gens importants (officiers de marine, fonctionnaires et politiciens) qui en étaient les acteurs. Cet ouvrage colossal (environ 500 pages) est recommandé à quiconque veut avoir une idée exacte du côté technique de la marine pendant cette période. Les anecdotes y sont fréquentes et sans pareil. C'est de l'histoire sérieuse, mais écrite avec le sens aigu du ridicule que possédait Sam. Dans le récit suivant, personne n'échappe à sa douce ironie, pas même lui.



Il décrit la mise en service d'un destroyer d'escorte sur le St-Laurent un jour d'été ensoleillé, avec les gens de «qualité» qui y assistaient —officiers supérieurs en blanc portant l'épée et arborant des médailles, dames élégantes, musique de circonstance, enfin l'équipage du navire, également en blanc, prêt à monter à bord. Puis, les cérémonies sont brutalement interrompues quand une soupape de décharge de la chaudière se soulève avec un son strident, craquant des nuages de vapeur et des particules de suie dans l'air, pendant que les graisseurs s'efforçaient d'arrêter les pulvérisateurs — l'ensemble de ces précipitations se retrouvant sur l'assemblée, sous forme de pluie chaude et noire. Ce ne fut décidément pas la meilleure journée du chef principal de chantier naval!

Sam vit encore dans l'oeuvre qu'il nous a laissée —souvenir approprié d'un homme fort remarquable, qui est un exemple pour nous tous.

Hal Smith

Crusader et SPV

Un bref commentaire sur les SPV dans notre dernier numéro qui désignait le *Crescent* comme bâtiment d'expérimentation a suscité quelques commentaires tels que : «Je croyais que ce rôle était destiné au *Crusader*». Les deux parties ont raison. En 1955, quand on a eu besoin d'un navire à grande vitesse pour terminer la mise au point du SPV, on a donné au *Crusader* le rôle de bâtiment d'expérimentation, en vue de nombreux nouveaux progrès en technologie navale, mis à part le sonar remorqué, même si ce dernier a fait l'objet d'une plus grande visibilité. L'évaluation que la MRC a faite du sonar expérimental CAST-IX du Centre de recherche naval à bord du *Crusader* en 1958 était essentielle pour que la Marine accepte de mettre en oeuvre un plan que bon nombre de personnes jugeaient insensé. L'équipement évalué sur le *Crescent* deux ans plus tard était le produit mis au point suite aux premiers essais.



Merci...

À Charles Gunning, DGGPEM, et à Brian Redding, anciennement de la Fleet Manufacturing Ltd., pour leur réponse à une demande d'aide à propos d'un sonar à profondeur variable (SPV). Ils nous ont tous deux donné d'excellentes sources d'information sur le dispositif de manutention du SPV utilisé avec le SQS-504 et le SQS-505.



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 communiquer avec : QGDN, Edifice Mgén George R. Pearkes, Ottawa, Canada K1A 0K2
Téléphone : (613) 998-7045/Télécopieur : (613) 990-8579

