



# Nouvelles

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

## Dans ce numéro :

Approbation du « Cabinet » .....	2
L'éclairage du pont de postes d'équipage à bord du NCSM <i>Haida</i> .....	2
Critique de livre : <i>Salty Dips</i> , tome 5 — « <i>Up Spirits</i> » .....	3
La collection .....	3
Ce qu'est l'AHTMC .....	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

**Liaison à la DGGPEM**  
 M. R.A. Spittall

**Liaison à la Revue du Génie maritime**  
 Brian McCullough

**Directeur de la rédaction**  
 Mike Saker

**Services de rédaction à fin de la production, mise en page 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. Prière d'adresser tout 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; 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.

## Article nécrologique : Hal Smith, une des forces motrices de l'AHTMC

H.W. Smith, DSc MIT, F.C.A.E., professeur émérite à la faculté des sciences appliquées et de génie de l'Université de Toronto, capitaine de frégate dans la MRC (à la retraite), nous a quittés le 16 novembre dernier, alors qu'il était engagé à fond dans sa quatrième carrière. Après vingt ans de service dans la MRC, Hal Smith est devenu professeur de génie à l'Université de Toronto. Il a rapidement gravi les échelons et s'est retrouvé chef de la faculté de génie et a occupé par la suite les postes administratifs les plus élevés de l'université. Il disait, plus ou moins sérieusement, que sa formation d'officier divisionnaire l'avait préparé aux pires situations auxquelles la politique universitaire risquait de l'exposer.

Hal n'est pas demeuré à la retraite très longtemps. En effet, au début des années 1990, le capitaine Rolfe Monteith (à la retraite) et le contre-amiral S.M. Davis (à la retraite) l'ont convaincu de se joindre à un groupe se penchant sur l'histoire du projet de l'hydroptère. Au cours des années 1960, Hal avait dirigé le développement du sonar de l'hydroptère sous le commandement de ces éminents officiers. J'ai fait la connaissance de Hal il y a environ sept ans, quand il est entré en contact avec la Direction de l'Histoire, où j'étais affecté en qualité de chef de l'équipe navale. Il voulait se renseigner sur les techniques de recherche historique et de rédaction, mais je n'ai pu lui enseigner que très peu de choses. Lui et les autres membres de l'équipe chargée de l'histoire de l'hydroptère avaient déjà commencé, par le biais de leurs anciens contacts dans la Marine, à dénicher des documents d'une valeur inestimable et à rédiger leurs premières ébauches.

Nos réunions sont vite devenues des séminaires au cours desquels Hal enseignait au personnel de la D Hist comment l'histoire des exploits techniques de la Marine devait être racontée. Il ne fallut pas longtemps pour que Hal lui-même prenne la direction du projet, entreprenant une série d'études au nom de la D Hist sur le développement des sonars au sein de la MRC. Il s'agissait à bien des égards d'une œuvre autobiographique, car Hal avait participé à tellement d'aspects de cette histoire. Toujours professionnel, il ne se fiait pas uniquement à sa mémoire et quittait sa résidence de Victoria (C.-B.) pour se rendre à Ottawa, à Halifax et au R.-U. pendant de nombreuses semaines, à chaque année, pour mener des recherches intensives.

Les magnifiques études qu'il a produites, comme celle sur le projet de l'hydroptère, ont permis d'établir une nouvelle norme pour l'histoire technique militaire au Canada. De plus, son enthousiasme et le brillant travail qu'il a accompli sont une source d'inspiration pour la communauté navale, de même que pour la D Hist, en cette période de fortes compressions. En particulier, c'est grâce à l'engagement et au travail acharné de Hal que le projet d'histoire technique de la Marine canadienne a pu voir le jour et Hal en a été une des forces motrices jusqu'à quelques semaines avant sa mort. Il n'y a que 18 mois que j'ai appris, et seulement par hasard, que Hal travaillait à ce rythme en dépit de graves problèmes de santé.

Alors que nous dînions ensemble, à Ottawa, par une froide soirée d'hiver, j'ai demandé à Hal ce que devait faire un bon leader en période de compressions budgétaires et de réductions d'effectifs. Il a répondu qu'un chef jouait toujours le même rôle : "étant à la fois entraîneur et meneur de claques". Et c'est, je pense, comment Hal se percevait. Il était trop modeste pour ajouter qu'il était toujours dans les tranchées à peiner avec les troupes.

— Roger Sarty  
 Directeur — Recherche historique  
 Musée canadien de la guerre



# L'éclairage du pont de postes d'équipage à bord du NCSM *Haida*

Par P.D.C. Barnhouse



## Approbation du « Cabinet »

La Direction – Histoire et patrimoine a recueilli une véritable mine d'informations auprès des bureaux du Directeur général – Gestion du programme d'équipement maritime, à Hull. Toutes ces données, contenues dans 44 classeurs de manuels techniques dont le DGGPEM n'a plus besoin sur place, seront très utiles aux historiens de la DHP pour leurs recherches sur la marine canadienne d'après-guerre.

Les dossiers comportent un vaste ensemble de documents techniques : des explications sur le fonctionnement des pièces d'assemblage aussi bien que des plans de systèmes d'ingénierie au complet. La tâche accablante d'évaluer les dossiers a été facilitée par l'aide d'un expert, le gestionnaire du cycle de vie du matériel, Fred Glover (DMSS 7-4-4), qui a accepté de faire ce travail pour tous les GCVM de la DGGPEM. Aucune expérience ne pouvait être plus profitable.

La DHP a découvert que ces dossiers étaient disponibles grâce à la collaboration étroite entre la DGGPEM et l'Association de l'histoire technique de la marine canadienne. C'est là un bel exemple des excellents résultats qui peuvent naître d'une collaboration entre des personnes soucieuses de préserver les archives consacrées à l'histoire des techniques navales au Canada.

Les dossiers seront transférés au début de l'an prochain au centre Holly Lane de la DHP à Gloucester. Une fois les renseignements catalogués, le public pourra consulter la partie non classifiée de ces documents.

*Michael Whitby*  
 Chef du Groupe d'histoire maritime  
 Direction - Histoire et patrimoine



Lorsque j'étais officier électricien à bord du NCSM *Haida* (de décembre 1959 à juin 1961), on a remplacé les lampes d'éclairage à incandescence c.c. du pont de postes d'équipage par des lampes fluorescentes c.a. Je crois qu'on les a remplacées seulement pour les quatre ponts principaux : avant, arrière, supérieur et inférieur (mais on aurait pu également les remplacer sur d'autres ponts). En fait, ce n'était pas une « modification et ajout » - le type d'opération remplacé depuis par la « modification technique de navire » - autorisée sur les navires de classe Tribal. C'était plutôt une opération exceptionnelle qui ne concernait que le *Haida*. Deux facteurs avaient motivé cette transformation : une pénurie du courant continu externe provenant des embarcadères d'Halifax, et, assez curieusement, une campagne de nettoyage de l'ensemble de la flotte, campagne lancée par le commodore James Plomer, alors commandant de la flotte canadienne.

La pénurie de courant continu était durement ressentie par le *Haida*. En tant que navire « junior » de l'escadre (les autres commandants de l'escadre avaient plus d'ancienneté que le nôtre), nous occupions toujours la position extérieure au cours des manœuvres de déplacement dans le port. Nous devions donc utiliser notre générateur diesel pour alimenter suffisamment les services domestiques. De plus, il nous fallait un soutier pour surveiller le diesel. Parallèlement, tous les embarcadères étaient alors amplement fournis en courant c.a. pour desservir le *St. Laurent* et les classes ultérieures qui entraient tout juste en service. Le *Haida*, comme les autres navires de classe Tribal, avaient deux grands systèmes c.a. (normalement actionnés par courant continu primaire) pour alimenter principalement le canon de 3 pouces/50 et ses systèmes de conduite de tir. Heureusement, les Tribal bénéficiaient également d'une alimentation c.a. externe, sans doute pour permettre l'essai des systèmes tandis qu'ils étaient à quai. Au cours des opérations, et dans le cadre de la campagne de nettoyage, on m'a confié la tâche de rafraîchir l'intérieur du navire. Naturellement, j'ai enrôlé, à cette

fin, le service électrique, et c'est mon chef électricien qui a proposé de faire d'une pierre deux coups. En profitant du courant externe c.a. facilement accessible et en refaisant le câblage des ponts de postes d'équipage pour brancher des lampes fluorescentes, nous pourrions améliorer l'éclairage des ponts et nous serions moins tributaires des ressources limitées de l'alimentation externe en courant continu. J'ai donc donné le feu vert au chef électricien, qui a réalisé son idée après avoir acquis les pièces nécessaires auprès des approvisionnements navals, y compris les appareils d'éclairage et une énorme quantité de cordons électriques sous caoutchouc. Il a ensuite exécuté l'installation au complet.

Ce travail n'était pas autorisé, et il est vrai que nous avons fini par nous faire prendre lorsque le cmdre Plomer est monté à bord avec son état-major pour voir où nous en étions dans le programme de nettoyage. Pendant que le commandant lui montrait avec fierté notre éclairage fluorescent flambant neuf, l'officier d'état-major (génie électrique), le cdr Bev Miles, me demanda quel était le numéro de la modification. J'ai plus ou moins murmuré qu'il s'agissait d'un « travail spécialement conçu pour le *Haida* ». Ma réponse n'a pas dû le satisfaire, mais il n'a rien dit d'autre.

Je n'ai plus jamais rien entendu à ce sujet.



*Pat Barnhouse est officier d'état-major à la Direction – Science et technologie (Maritime), à Ottawa.*

## Critique de livre : Salty Dips, tome 5 — « Up Spirits »

Publié par le Bureau d'Ottawa de l'Association des officiers de la marine du Canada, C.P. 505, Succursale B, Ottawa (Ontario), K1P 5P6, 1998. ISBN 9691342-5-8, [www.naval.ca/saltydips](http://www.naval.ca/saltydips)

Compte rendu de  
Pat Barnhouse

L'idée de la série *Salty Dips* est due à feu Hal Lawrence, l'auteur de *A Bloody War* et de *Tales of the North Atlantic*. Hal était en effet convaincu que les souvenirs personnels des Canadiens qui ont participé à des batailles navales, et, en temps de paix, à des opérations maritimes, aideraient beaucoup à comprendre notre histoire nationale. Mais hélas, le temps finit par emporter tous les acteurs et leurs attachants témoignages.

C'est pourquoi, en 1979, le bureau d'Ottawa de l'Association des officiers de la marine du Canada (AOMC) a décidé d'appuyer la cause d'Hal Lawrence et de réunir régulièrement de petits groupes d'anciens combattants de la marine au carré des officiers du NCSM *Bytown* pour enregistrer les souvenirs d'un narrateur principal. Puis les bandes devaient être mises à la disposition de la Direction – Histoire (actuellement la DHP).

Plusieurs des participants dont les états de service sont impressionnants ont exprimé leur stupéfaction devant la masse et l'ampleur des incidents relatés. L'auditoire ayant manifesté son intérêt, on a décidé de transcrire et de diffuser les enregistrements, et l'on est vite passé à l'idée de les publier. Le tome 1 date de 1983 et le tome 6 est paru récemment (j'ai du mal à suivre le rythme). On notera le caractère un peu particulier du tome 4 : il s'agit d'une édition spéciale consacrée aux bulletins émis au cours de la Deuxième Guerre mondiale par le NCSM *Niobe*, un bâtiment terrestre britannique. Le tome 5 diffère aussi des quatre premiers par le fait qu'il doit autant à des manuscrits qu'à des transcriptions d'entretiens. De plus, la source des contributions s'est élargie grâce aux documents fournis par d'autres bureaux de l'AOMC.



Opérations sur porte-avion dans les années 1950  
(Photo : MRC)

Les articles du tome 5 commencent par un entretien avec le contre-amiral Dick Leir, qui raconte ses années de prisonnier de guerre aux mains des Japonais au cours de la Deuxième Guerre mondiale. La publicité faite aujourd'hui aux anciens combattants de Hong Kong et à leur demande d'indemnisation acquiert un tout nouveau jour au récit des conditions et des traitements horribles que les Japonais leur ont infligés.

Le recueil se termine par l'histoire de la carrière navale du capt Alex Fox, l'un des pionniers de notre aviation maritime. Tout bien considéré, on a l'impression qu'il a eu autant de chance que d'habileté, puisqu'il a survécu pour nous raconter son histoire. C'est au prix de grandes épreuves et de nombreuses vies humaines que le Canada a acquis sa compétence en matière d'aviation maritime à voilure fixe. (Mais cette expérience a brusquement pris fin en 1970 avec le déclassement du porte-avions

NCSM *Bonaventure*. On notera, cependant, qu'avant l'Unification, les pilotes mari-

(suite à la page 4)

## La collection: (396 articles!)

La principale addition à notre collection de renseignements techniques maritimes est un groupe d'articles sans rapport, mais pertinents, tirés de la revue *Crowsnest*. Ces articles nous sont parvenus grâce aux efforts minutieux de feu Hal Smith, qui avait parcouru toute la série (de novembre 1948 à juin 1965). M. Smith ne s'est pas arrêté là, il a également dépouillé la revue *Sentinel* et fourni des articles supplémentaires.

D'autres données sont entassées dans des boîtes en attendant d'être triées et classées. La plupart de ces documents proviennent de la succession de Sam Davis, qui était reconnu pour être très méticuleux dans la tenue de ses dossiers. Nous en parlerons dans un autre rapport.

Nous cherchons sans cesse de nouveaux documents. Si vous possédez un document qui est susceptible de nous intéresser, n'hésitez pas à nous l'envoyer, même si vous pensez que quelqu'un d'autre y a peut-être pensé avant vous. Il vaut mieux recevoir deux fois la même chose que rien du tout.

Vous pouvez m'écrire à l'adresse suivante : 673, ave. Farmington, Ottawa, (Ontario), K1V 7H4, ou me joindre par télécopieur au (613) 738-3894, ou encore par courriel à : [phil@ncf.ca](mailto:phil@ncf.ca).

Phil Munro  
Directeur administratif  
AHTMC

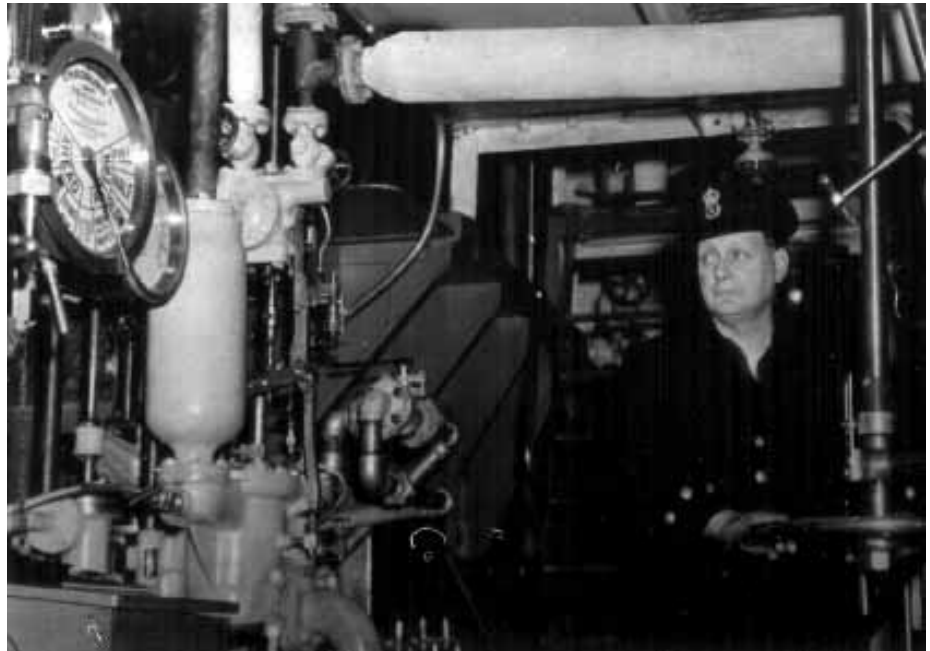


## Ce qu'est l'AHTMC

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 h30. 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!



La salle des machines du dragueur de mines, NCSM *Fundy*, en 1938.

(suite de la page 3)

times étaient d'abord des officiers de marine. Par conséquent, bon nombre d'entre eux ont commandé des bâtiments de surface et ont atteint des grades élevés ailleurs que dans l'aviation.)

Entre le premier et le dernier article, le passionné de marine trouvera bien d'autres richesses. En particulier les expériences du temps de guerre d'un membre du Service féminin de la marine royale, les récits de membres de la marine aux prises avec des travaux bizarres en des lieux exotiques, et les souvenirs des tâches fastidieuses et terrifiantes accomplies par les membres des escortes de convoi. Enfin, le tome 5 renferme des récits sur les débuts de

la MRC et l'histoire du voyage ultime du NCSM *Haida* vers son dernier mouillage, au port de Toronto.

La brièveté des articles se prête bien à une lecture occasionnelle. Mais je dois dire que lorsque j'ai commencé ce livre, j'ai eu bien du mal à le quitter.



« Les marins, avec le sens de l'ordre, du service et de la discipline, devraient être les maîtres du monde. » —

**W.S. Churchill**

## 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

