



# Nouvelles

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

Numéro spécial : Portrait du NCSM *Cape Breton*

## Dans ce numéro :

Le NCSM <i>Cape Breton</i> — Cinquante ans d'histoire .....	2
Un coup d'œil sur l'histoire du navire .....	2
Les navires Victory .....	3
Caractéristiques : NCSM <i>Cape Breton</i> .....	4
Le moteur : savoir de quoi il retourne .....	4

## Nouvelles de l'AHTMC Établie en 1997

**Président de l'AHTMC**  
Cam (retraité) M.T. Saker

**Directeur exécutif**  
Lcdr (retraité) Phil R. Munro

**Secrétaire**  
Gabrielle Nishiguchi

**Liaison à la Direction — Histoire et  
patrimoine**  
Michael Whitby

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

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

**Services de rédaction et production du  
bulletin, mise en page et conception**  
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.



## Le *Cape Breton* deviendra le plus grand récif artificiel au monde

Le NCSM *Cape Breton*, un vieux navire d'entretien et de maintenance de la Flotte, deviendra prochainement le plus grand récif artificiel au monde. La *Artificial Reef Society of British Columbia* (ARSBC) (Société des récifs artificiels de la Colombie-Britannique) ainsi que la *Nanaimo Dive Association* (Association des plongeurs de Nanaimo) ont l'intention de couler le navire près de Nanaimo (C.-B.), le 20 octobre prochain. L'ARSBC a acheté l'ancien navire *Victoria* en 1999 pour la somme de 20 000 \$, cinq ans après son désarmement. Le *Cape Breton* servira d'habitat marin et de site de plongée tout près du récif artificiel créé par l'ARSBC en 1997, lorsqu'elle a coulé le NCSM *Saskatchewan* au large de l'île Snake.

Une partie de sa poupe et sa machine à vapeur à triple détente ont été enlevées en mai 2001 et offerts au *North Vancouver Maritime Interpretive Centre*, dans le cadre du projet de commémoration des navires *Victory*. L'exposition sera le pôle d'attraction du nouveau musée qui

sera aménagé au bord de l'eau sur le site de l'ancien chantier naval Versatile Pacific Shipyards et de la cale sèche Burrard, où le *Cape Breton* a été construit en 1944-1945.

Les historiens s'intéressant à la technique navale devraient être ravis. La préservation de l'ensemble du navire n'a jamais été une solution viable, mais grâce aux efforts de quelques personnes dévouées sur la côte ouest, qui pensaient à l'avenir et dont plusieurs étaient bénévoles, une partie importante de l'histoire technique de la Marine canadienne sera préservée pour les générations futures au-dessus et au-dessous de la surface de la mer.

L'Association de l'histoire technique de la marine canadienne est donc heureuse de dédier ce numéro des *Nouvelles de l'AHTMC* à l'histoire continue du NCSM *Cape Breton*. Ce faisant, nous exprimons nos sincères remerciements à Howard Robins, de la *Artificial Reef Society of BC*.

Cam (ret.) M.T. Saker,  
Président AHTMC



## Le NCSM *Cape Breton* — Cinquante ans d'histoire

Article reproduit avec la permission de la *Artificial Reef Society of British Columbia*

### Un coup d'œil sur l'histoire du navire

Construit à la cale sèche Burrard, à Vancouver (C.-B.)

Mise en chantier : juin 1944

Mise en service : 7 octobre 1944

Livré le 25 avril 1945, comme le HMS *Flamborough Head*

Participation à la libération de Hong Kong en août 1945

Navire d'entretien et navire-atelier de la MR, 1945-1951

Transféré à la MRC en 1951, en tant que NCSM *Cape Breton*

Navire-atelier et navire-école pour les artificiers (Halifax), 1951-1958

Bâtiment d'entretien d'escadre (Flotte du Pacifique), 1958-1964

Navire-atelier (Esquimalt), 1964

Base flottante de l'Établissement de maintenance de la Flotte (Pacifique) et navire-caserne, 1972

Retrait du service, 1994

Acquisition par la *Artificial Reef Society of BC*, 1999

Préparation du navire en vue d'une exposition muséale et sabordage (récif artificiel), 2001



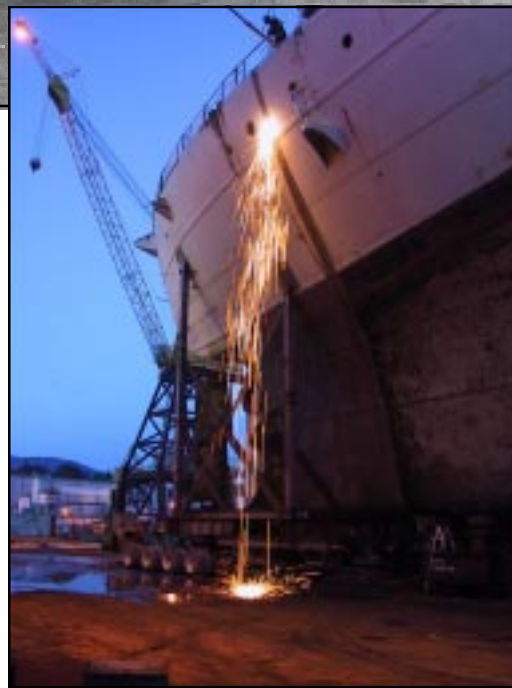
(Photo des FC)

Le NCSM *Cape Breton* (d'abord baptisé le HMS *Flamborough Head*) est le seul vestige des 402 navires de type marchand construits au Canada en temps de guerre.

Pendant que les navires étaient en construction, la Marine royale a connu une importante pénurie de main-d'œuvre, et Sir Winston Churchill a alors tenté de convaincre le Premier ministre MacKenzie-King de fournir des équipes canadiennes. Cette demande a été refusée par le premier ministre de l'époque pour des raisons politiques.

Le HMS *Flamborough Head* a été mis en service pour la Marine royale à North Vancouver en 1945 et a participé à la libération de Hong Kong au mois d'août, la même année. Après la guerre, il a servi comme bâtiment d'entretien d'escadre pour la Marine royale avant d'être mis en service pour la Marine royale du Canada en 1951 en tant que NCSM *Cape Breton*.

Le *Cape Breton* était basé à Halifax comme navire d'entretien et navire-école pour les apprentis techniciens jusqu'en 1958, puis transféré à la côte ouest en vue de sa conversion en navire d'entretien d'escadre. Le navire a servi à cette fin jusqu'à sa mise en réserve comme navire-atelier en 1964. De 1972 jusqu'à son re-



Coupe définitive de la poupe, le 10 mai 2001. Le *Cape Breton* s'approchant de sa configuration finale. (photo de Lightstone Video Services)

trait du service naval en 1994, le NCSM *Cape Breton* — ou le « Building 100 » comme il était désigné affectueusement — a servi comme base flottante pour l'Établissement de maintenance de la Flotte (Pacifique) et comme bâtiment caserne. Amarré de façon semi-permanente à l'ancienne jetée « C » de l'arsenal d'Esquimalt, le navire hébergeait un grand nombre de marins et de membres de la Réserve navale qui logeaient temporairement dans sa coque historique.

(suite à la page prochaine)

## Les navires Victory

Pour relever les défis techniques et logistiques liés à la construction de centaines de navires de charge dans une courte période, il fallait une conception standardisée. La conception « North Sands » a été retenue, en fonction d'une classe de navires de charge traditionnels construits au chantier maritime North Sands, à Sunderland (Angleterre). Le projet préconisait la construction d'un navire de charge rivé à superstructure, à bau milieu et à cinq cales. Le navire serait 441,5 pieds (135,6 m) de long, 57 pieds (20 m) de large et aurait un tonnage moyen de 10 000 TPL. La propulsion serait assurée par un moteur à vapeur à triple détente faible entretien et fiable. Les chantiers maritimes canadiens ont construit des navires sur les plans de North Sands en y apportant quelques modifications d'ordre physique, d'une part, et à la partie intérieure, d'autre part, pour l'adapter aux nouveaux besoins. Ces navires étaient connus sous divers noms : « Fort », « Park » et « Victory ».

Peu après le lancement du programme canado-britannique en 1942, les États-Unis ont lancé un programme

analogue pour répondre à leurs propres besoins en matière de transport maritime. Le modèle de base de North Sands a été adopté pour les navires « Liberty » américains, mais l'apparence et la disposition de la superstructure étaient très différentes. La principale modification technique a été le recours généralisé à la soudure plutôt qu'au rivetage, ce qui a permis de réduire les délais et les coûts de construction. Plus de 2 700 navires Liberty ont été construits.

Après la guerre, nombre de ces navires ont été vendus à des sociétés de transport maritime civiles ou cédés à la flotte de réserve; d'autres ont été mis à la ferraille. De tous les navires construits en Amérique du Nord, seuls quatre demeurent : le *SS Jeremiah O'Brien* et le *SS John W. Brown*, aux États-Unis; le *HMS Rame Head*, au Royaume-Uni, et le *NCSM Cape Breton*, au Canada. — **Article reproduit avec la permission de la Artificial Reef Society of British Columbia.**



(suite de la page 2)

Pendant les travaux de réaménagement de l'arsenal à la fin des années 1980, le *Cape Breton* était amarré de l'autre côté du port, à proximité de la cale sèche de Travaux publics. Une fois les travaux de réaménagement et la construction de meilleures installations à terre terminés, le *Cape Breton* a été désigné excédentaire en 1994 et confié à la flotte de réserve, à Colwood. Les efforts visant à préserver

le navire ou à le remettre en service ont tous échoué.

En 1999, la *Artificial Reef Society of British Columbia* a été en mesure d'intervenir. C'est alors que commença le dernier chapitre de la longue histoire de ce grand navire.



**Le North Vancouver Museum and Archives lance un appel à toute personne pouvant faire don d'objets ou de souvenirs du *Cape Breton* pour l'exposition. Les donateurs doivent communiquer avec le directeur du musée, Robin Inglis, au (604) 987-5618 (télécopieur : (604) 987-5609; courriel : [vanrobin@aol.com](mailto:vanrobin@aol.com)).**

**Pour les dernières nouvelles sur le nouveau rôle du *NCSM Cape Breton*, consultez le site de la *Artificial Reef Society of British Columbia*, au <http://www.artificialreef.bc.ca>**



### Caractéristiques : *NCSM Cape Breton*

Longueur : 135,6 m (441,5 pi.)

Largeur : 17,4 m (57 pi.)

Tirant d'eau : 8,5 m (28 pi.)

Tonnage : 11 270 tonnes

Vitesse : 11 nœuds

Portée : 7 000 milles marins

Propulsion :

Un moteur à vapeur alternatif à triple détente et à trois cylindres.

Vapeur produite par deux brûleurs alimentés au mazout.



## Le moteur : savoir de quoi il retourne

Article reproduit avec la permission de la *Artificial Reef Society of British Columbia*

### 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 !



Sortie du moteur, le 9 mai. Le moteur à vapeur à triple détente et à trois cylindres du NCSM *Cape Breton* deviendra la pièce maîtresse d'un nouveau musée sur le bord de mer à North Vancouver. Le poids de l'immense moteur est de 120 tonnes et sa hauteur est équivalente à celle d'un édifice de deux étages. (Photo fournie par *Lightstone Video Services*)

Un aspect remarquable de l'impressionnant effort de construction des navires *Victory* et d'autres navires du même genre est toute l'histoire du moteur à vapeur à triple détente. Produits en série, les moteurs imposants pesaient 120 tonnes et mesuraient à peu près 6,5 mètres de long et de haut. Capables de propulser un navire à une vitesse de 11 nœuds, les pistons d'un diamètre de 50 cm de ces moteurs de 2 500-IHP effectuait, sur 1,2 mètre, 76 mouvements de bas en haut et de haut en bas toutes les minutes.

Six ateliers, dont un dans l'Ohio et un autre dans l'Oregon, ont construit des moteurs pour les navires canadiens. Cependant, la plupart des moteurs ont été transportés de Montréal, Toronto et Hamilton. Certains moteurs fabriqués au Canada se sont même retrouvés dans les navires *Liberty* américains, et on évalue à près de 3 300 le nombre de ces moteurs à vapeur à triple détente qui ont été construits en Amérique du Nord sur une période de quatre ans.



Photo: Paul Hess © 2001

**Exposition!** La poupe du NCSM *Cape Breton* (d'abord baptisé le HMS *Flamborough Head*) sera fixée sur la façade de l'atelier d'usinage de l'ancienne cale sèche Burrard, site du nouveau musée de North Vancouver consacré à la construction navale, et sera reliée au moteur du navire à l'intérieur. (Photo fournie par le North Vancouver Museum and Archives/International Marine Consultants Ltd.)