



NOUVELLES

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

**Services de rédaction et
production du bulletin**
Brightstar Communications
(Kanata, ON)
en liaison avec
d2k Graphisme & Web
(Gatineau, QC)

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
Télé. : (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

Mémoires d'un Cap-Bretonnais au large

Le Capitaine de vaisseau Roger Chiasson, officier retraité du génie maritime de la MRC, vient tout juste de publier ses mémoires, qui sont maintenant disponibles par l'entremise de Friesen Press. Plus du tiers du livre, qu'il a mis 10 ans à écrire, porte sur ses 38 années de service naval à l'époque de la guerre froide. Intitulé *Cape Bretoner at Large - From New Waterford to Tokyo and Beyond*, cet ouvrage décrit son parcours depuis son passage de cadet au collège militaire jusqu'à sa nomination à titre d'attaché naval du Canada à Tokyo et à sa retraite en 1998. Les personnes qui ont-elles-mêmes fait

leur service naval se retrouveront dans de nombreux aspects de son récit, et il faut reconnaître à monsieur Chiasson le mérite de ne pas avoir hésité à partager à titre de leçon à retenir une de ses expériences moins glorieuses vécue à titre d'officier mécanicien de navire.

L'extrait suivant décrit une période très occupée et productive dans la carrière de monsieur Chiasson qui a englobé la publication d'un volume de connaissances très différent.



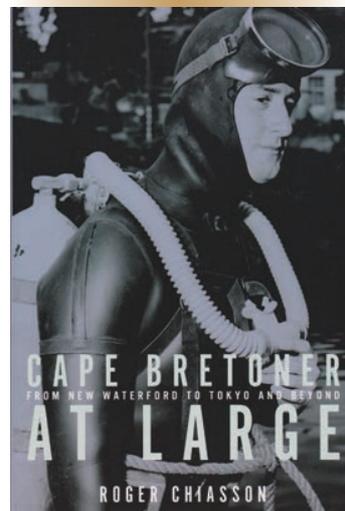
Quartier général du génie maritime

Extrait des mémoires de l'auteur (traduction)

Par Roger Chiasson

Ainsi, après avoir évité avec succès le quartier général pendant 21 ans, je me suis retrouvé à Ottawa à titre de chef de la section DMEM-5 (Direction du génie maritime et de la maintenance, section 5). C'était loin d'être une sinécure. J'ai travaillé 60 heures par semaine pendant quatre ans dans ce qui était l'un des emplois les plus exigeants de tout le quartier général. Encore une fois cependant, j'étais le bon candidat pour le poste, car j'avais accumulé beaucoup d'expérience dans les chantiers navals et j'étais connu pour mon penchant à améliorer la façon de mener l'activité de radoub.

Ma principale responsabilité consistait à gérer le radoub des navires pour l'ensemble de la Marine, y compris les chantiers navals commerciaux et les chantiers maritimes. Pour m'appuyer dans cette partie de mes fonctions, je pouvais compter sur deux capitaines de corvette (capc), dont un était responsable du radoub des petits bâtiments, qui comptait sur un petit effectif, et l'autre était responsable des grands navires de guerre, et avait l'appui d'un plus grand effectif, constitué en majeure partie d'employés responsables de la gestion des radoubs individuels. En outre, un autre capitaine de corvette était responsable du radoub des sous-marins et occupait le rôle de « bureau



de la classe » pour toutes les questions relatives au soutien technique des sous-marins.

suite page suivante

Canada 



Nouvelles AHTMC – suite

Dans les faits, j'étais l'« officier de la classe » pour tous les navires de la Marine. Le quartier général technique de la Marine comptait également un certain nombre de gestionnaires du cycle de vie du matériel (GCVM) qui étaient responsables de l'approvisionnement et du soutien en service de l'équipement et des systèmes individuels, comme la propulsion principale, les moteurs, les chaudières, et ainsi de suite. Si l'un ou l'autre des problèmes de soutien technique dépassait les limites de ces GCVM, comme dans le cas des fissures structurales majeures dont il a été question plus tôt, ils aboutissaient habituellement sur mon bureau.

Mes fonctions comprenaient également la présidence du conseil d'examen des modifications apportées aux navires. Le conseil se réunissait à chaque trimestre pour examiner les propositions de modification ou d'amélioration des navires de la Marine, comme son nom l'indique. Ces propositions constituaient une facette importante du maintien d'une flotte de navires qui, comme nous l'avons dit plus tôt, devait servir pendant plusieurs décennies. Ces propositions incluaient toutes sortes de modifications aux configurations des navires en vue d'introduire de nouveaux équipements même si, en vertu des lois, ces modifications ne pouvaient pas créer de nouvelles capacités. En conséquence, bon nombre des modifications consistaient à incorporer du matériel pour remplacer du matériel devenu désuet en raison du manque de pièces de rechange ou de soutien technique commercial. Le conseil d'examen devait tenir compte dans le cadre de ses décisions de facteurs comme l'abordabilité et l'incidence sur la stabilité du navire. Comme deux des membres du conseil étaient des capitaines de marine plus haut gradés que moi, j'étais dans une position délicate puisque les décisions finales, après consultation des membres du conseil, me revenaient.

Comme on peut le déduire à partir de mes commentaires précédents sur la conduite des travaux de radoub des navires, j'ai travaillé dans un contexte plutôt tumultueux, où de nombreux problèmes apparaissaient sans prévenir et où bon nombre des décisions étaient prises à l'aveuglette. Il n'y a jamais eu de prévisibilité ou de stabilité, et beaucoup d'efforts semblaient être consacrés à éteindre des feux plutôt qu'à la planification et à la gestion. L'une des priorités que j'ai établies très tôt a consisté à élaborer un manuel de gestion des radoub, puisque très peu d'activités et de processus étaient consignés par écrit. Même si les offres à commande permanente qui avaient été élaborées au détachement de surveillance de Montréal



L'Édifice Major-Général George R. Pearkes, le Quartier général de la Défense nationale à Ottawa.

pouvaient être considérés comme un guide « tactique » des radoub dans un chantier naval, j'avais en tête un document plus « stratégique » pour orienter le processus à l'échelle nationale.

La première étape consistait à embaucher un ancien officier du génie naval pour créer, du mieux qu'il le pouvait, un diagramme documentant les processus que nous utilisions. L'étape suivante consistait à examiner le diagramme afin de voir si nous pouvions faire les choses de façon plus efficace et efficiente. Il en a été conclu que le système était en fait assez solide. Il n'en demeure pas moins qu'en l'absence de lignes directrices officielles, les personnes devaient souvent apprendre de leurs erreurs. Normalement, l'étape suivante aurait consisté à engager quelqu'un pour rédiger un nouveau volume du manuel d'entretien naval. En raison de mon expérience professionnelle toutefois, j'ai conclu que j'étais probablement la bonne personne qui avait l'expérience de toutes les étapes et les nuances du système de gestion des radoub, et j'ai donc décidé d'écrire le manuel moi-même. Le problème consistait à trouver le temps de le faire, dans ce qui était déjà plus qu'un emploi à temps plein. J'ai donc décidé une année de prendre trois semaines de congé vers Noël, et c'est ainsi que le volume 7 du manuel d'entretien naval est né.



Photo : mbpowell, Ottawa – <https://commons.wikimedia.org/wiki/index.php?curid=3135422>

CNTHA en ligne – Prendre du recul pour mieux comprendre

Par Don Wilson, webmestre

Depuis sa mise en ligne en 2004, le site Web de la CNTHA (www.cntha.ca) a fait l'objet de nombreuses mises à jour visant à améliorer la façon dont nous informons et servons nos visiteurs en ligne. Nous sommes toujours impatients d'entendre toute personne qui pourrait avoir des idées de fonctions ou de contenus supplémentaires qui nous aideront à remplir notre mission première, qui est de préserver le patrimoine technique naval du Canada pour les générations futures. Dans l'optique d'optimiser les efforts, la CNTHA reste en contact avec l'organisation du MDN responsable de l'histoire et du patrimoine, ainsi qu'avec l'organisation de la gestion du programme d'équipement maritime de la MRC.

Une grande partie du contenu auquel vous avez accès a été mise au point par des membres retraités de la communauté du soutien technique naval qui ont déjà participé activement aux divers programmes canadiens de développement de navires et d'équipement naval, de construction navale et d'opérations. Les jeunes professionnels aujourd'hui en mode de carrière active peuvent en apprendre beaucoup de leurs idées.

Nous vous encourageons tous, jeunes et moins jeunes, à prendre une part active à la discussion par l'intermédiaire du programme d'histoire orale et écrite de la CNTHA et de vos lettres à la rédaction de la présente publication. Nous attendons avec impatience de vos nouvelles à l'adresse info@cntha.ca.

