

LES OPERATIONS  
NAVALE DU CANADA  
DANS LES EAUX  
COREENNES  
1950 - 1955

PAR  
THOR THORGRIMSSON  
ET E. C. RUSSELL

LA SECTION HISTORIQUE DE LA MARINE  
QUARTIER GÉNÉRAL DES FORCES CANADIENNES  
MINISTÈRE DE LA DÉFENSE NATIONALE  
OTTAWA 1965

## AVERTISSEMENT

Dans la préparation du présent ouvrage, les auteurs ont eu libre accès aux documents officiels conservés au ministère de la Défense nationale; toutefois, ils prennent à leur compte les conclusions qu'ils ont tirées et les opinions qu'ils expriment, sans engager en rien la responsabilité du Ministère quant à l'interprétation ou la présentation des faits.

Version française établie  
par le  
BUREAU DES TRADUCTIONS  
DU  
SECRÉTARIAT D'ÉTAT  
sous la direction  
de  
Jacques Gouin  
Chef adjoint, Bureau des traductions  
Ministère de la Défense nationale

© Droits de la Couronne réservés

En vente chez l'Imprimeur de la Reine à Ottawa,  
et dans les librairies du Gouvernement fédéral  
dont voici les adresses:

OTTAWA

*Édifice Daly, angle Mackenzie et Rideau*

TORONTO

*221, rue Yonge*

MONTRÉAL

*Édifice AEterna-Vie, 1182 ouest, rue Ste-Catherine*

WINNIPEG

*Édifice Mall Center, 499, avenue Portage*

VANCOUVER

*657, rue Granville*

ou chez votre libraire.

Des exemplaires sont à la disposition des intéressés  
dans toutes les bibliothèques publiques du Canada.

Price \$6.00                      Catalogue No. DB3-9265F

*Prix sujet à changement sans avis préalable*

ROGER DUHAMEL, M.S.R.C.

Imprimeur de la Reine et Contrôleur de la  
Papeterie  
Ottawa, Canada  
1966

## *Préface*

Le 30 juillet 1950, les trois destroyers canadiens, le Cayuga, l'Athabaskan et le Sioux, arrivaient à Sasebo, au Japon, avec mission de se joindre aux forces des Nations Unies qui combattaient en Corée. Dans les conditions qui existaient sur le théâtre d'opérations de la Corée au cours de toute la période des hostilités, il aurait été très mal à propos de garder les trois destroyers canadiens dans une seule formation d'opérations. Il advint donc que les navires de guerre canadiens de Sa Majesté participèrent rarement aux opérations en tant que division sous la direction de leur propre commandant de division.

Si nécessaire qu'ait pu être cette mesure, elle présente toutefois certains inconvénients pour l'historien. Quand il écrit sur le rôle de la Marine royale du Canada au cours des opérations en Corée, il doit en effet, s'il veut faire un travail complet, raconter l'histoire de chacun des navires au lieu de traiter de l'activité d'un seul groupe. Une telle méthode aboutirait à un récit très long et, il faut l'avouer, extrêmement fastidieux, étant donné que les destroyers consacraient beaucoup de leur temps à des missions d'escorte, de protection de porteavions et de patrouille côtière qui ne comportaient aucun événement important. Une des façons de résoudre le problème serait d'écrire cette histoire sous forme d'épisodes, en relatant les événements les plus marquants auxquels ont participé nos navires. Toutefois, malgré l'intérêt que pourraient susciter certains de ces épisodes, il est évident que même un grand nombre d'anecdotes réunies en un tout ne constitueraient pas une histoire des destroyers de la Marine royale du Canada en Corée.

La façon logique de résoudre le problème,—et c'est celle que nous avons adoptée,—est de recourir à un compromis. Dans les pages qui suivent, nous nous efforcerons, dans le cadre d'un exposé général du conflit, de broser à la fois le tableau de l'activité de chacun des destroyers en y insérant une partie des opérations de service courant, et l'histoire de la Division des destroyers dans ses grandes lignes.

L'histoire des destroyers canadiens en Corée est avant tout un exposé d'opérations navales; mais, à l'occasion, il a naturellement fallu mentionner d'autres aspects de la campagne, comme, par exemple, l'administration et la

logistique. Ces faits ont cependant été relégués au second plan, bien qu'une flotte peu considérable manœuvrant si loin de son port d'attache doive inévitablement faire face à quantité de problèmes qui ne se poseraient pas, du moins pas d'une façon si aiguë, dans les conditions normales de service.

On ne peut pas, cependant, passer complètement sous silence le problème de l'approvisionnement, qui est un élément très important des opérations de la MRC dans les eaux coréennes. La pénurie de certaines pièces de rechange de radar et de sonar, ainsi que le manque de boulons et d'écrous spéciaux, causaient des difficultés beaucoup plus sérieuses que les problèmes d'ordre administratif, tels que la solde, la discipline ou l'affectation du personnel. En conséquence, nous avons ajouté sous forme d'appendice un bref chapitre sur la logistique navale canadienne en Extrême-Orient.

Un grand nombre de personnes, des officiers de la Marine pour la plupart, qui ont servi sur le théâtre des opérations en Corée, ont lu notre manuscrit. Nous avons contracté une grande dette de reconnaissance à l'égard de ces personnes dont la critique constructive a considérablement réduit le nombre d'erreurs de fait et d'interprétation de notre ouvrage. Bien entendu, les auteurs sont seuls responsables des erreurs qui restent encore dans le texte.

À cause de leur nombre imposant, il nous est impossible de citer les noms de tous ceux à qui nous sommes redevables. Si nous ne les remercions pas tous personnellement, qu'ils soient assurés que notre gratitude envers eux n'en est pas moins sincère.

Nous remercions aussi nos collègues et tout le personnel de bureau de la Section historique de la Marine pour l'aide précieuse qu'ils nous ont accordée.

THOR THORGRIMSSON,  
*Section historique de la Marine*

E. C. RUSSELL,  
*Historien de la Marine*

Section historique de la Marine  
Ottawa, Canada.



## *Notes bibliographiques*

### SOURCES MANUSCRITES

Les principales sources d'information utilisées dans ce récit de l'activité des destroyers canadiens dans les eaux coréennes sont les volumes du ministère de la Défense nationale qui contiennent rapports, lettres, mémoires et messages manuscrits.

La série de dossiers la plus utile est celle qui contient les *Rapports des opérations* de chacun des navires, à laquelle sont venus s'ajouter les *Rapports* fournis à la fin de chaque tour de service par les différents commandants de l'escadre de destroyers de la Marine du Canada. Les rapports fournis par le capitaine J. V. Brock, D.S.O., D.S.C., C.D., MRC, (devenu depuis contre-amiral) et par le capitaine James Plomer, O.B.E., D.S.C. avec agrafe, C.D., MRC (qui a pris sa retraite avec le titre de commodore) sont d'un intérêt particulier. Un bon nombre de *Rapports* de portée générale qui traitent des événements survenus en Corée et qui ont été fournis par les commandants ont aussi une grande valeur historique.

Outre ces sources d'information, les dossiers de la Direction des renseignements et de la Direction des plans et opérations ainsi que ceux de la Section de l'approvisionnement ont été particulièrement utiles.

Parce que ces dossiers ne sont à la disposition que d'un nombre restreint de personnes autorisées, nous pensons qu'il est inutile d'en faire l'énumération dans la bibliographie. Tout au long du texte, nous nommons les documents originaux d'où ont été tirées les citations.

Nous avons cependant décidé de réduire au strict minimum les renvois en bas de page, sauf dans les cas de documents d'importance secondaire. Sauf indication contraire, les *Rapports des opérations* sont la source de tous nos renseignements sur les destroyers canadiens.

### SOURCES IMPRIMÉES

Pour la partie de l'ouvrage qui traite de l'ensemble du conflit coréen, nous avons consulté une quantité considérable de sources imprimées. Tous ces documents ainsi qu'un certain nombre d'autres qui ont été portés à notre attention sont mentionnés dans la bibliographie qui constitue l'appendice J.

Nous ne prétendons pas que la liste des sources imprimées soit complète. Il est évident que les documents provenant des services de la marine sont beaucoup plus nombreux que les documents provenant des autres services armés. Ainsi, nous n'avons pas beaucoup consulté les périodiques de l'Armée ou de l'Aviation, tandis que nous avons consulté un très grand nombre de périodiques de la Marine. Nous espérons, cependant, qu'aucun livre et aucun article d'importance majeure n'a été oublié.

Depuis que le manuscrit a été terminé, en 1960, plusieurs ouvrages de valeur portant sur le conflit coréen ont été publiés. Aucun changement important n'a été apporté au texte du présent volume en raison de la publication de ces ouvrages, mais on a ajouté au besoin des renvois au bas des pages.



# « TROIS NAVIRES À L'OUEST »

C'était le milieu de l'après-midi du samedi 24 juin à Ottawa, mais l'aube du dimanche 25\* était à la veille de poindre en Corée, lorsqu'un barrage d'artillerie s'abattit sur le village frontière d'Ongjin, juste au sud du 38e parallèle. Environ deux heures plus tard, des troupes de la Corée du Nord, appuyées par des blindés, commencèrent à franchir la frontière en divers endroits stratégiques. Avec le passage des heures, l'attaque se poursuivit et s'intensifia, et il devint bientôt évident qu'il ne s'agissait pas d'une simple incursion de frontière mais du déclenchement d'une nouvelle guerre<sup>1</sup>.

Si étrange que cela puisse paraître à notre époque de communications rapides, le monde extérieur ne reçut qu'avec lenteur des renseignements dignes de foi sur l'agression par la Corée du Nord. L'attaque était si inattendue et si puissante que les défenses de la Corée du Sud furent plongées dans un désarroi complet. Il s'écoula près de sept heures et demie à compter du début du barrage initial avant que l'ambassadeur des États-Unis à Séoul, M. John M. Muccio, pût recueillir suffisamment de renseignements vraisemblablement authentiques pour informer son gouvernement qu'une attaque d'envergure venait de se déclencher<sup>2</sup>. Il fallut deux fois plus de temps avant que la Commission des Nations Unies pour la Corée, dont le siège est à Séoul, rédigeât un télégramme informant le Secrétaire général qu'« une situation grave en voie de prendre les proportions d'une véritable guerre et de nature à compromettre le maintien de la paix et de la sécurité internationales a éclaté<sup>3</sup> ».

Dès la réception à Washington du télégramme de l'ambassadeur M. Muccio, à 21h.26 le 24 juin, les événements se précipitèrent. Les chefs diplomatiques et militaires furent convoqués pour consultation et, peu

---

\* Il y a 14 heures de différence entre fuseaux horaires; c'est pourquoi l'attaque qui débuta à 4 h., le 25 juin, se situe à 14 h., le 24 juin, heure d'Ottawa (heure normale de l'Est). On indiquera désormais dans ce texte l'heure et la date du lieu où se produisirent les événements racontés.

après minuit, le secrétaire d'État, M. Dean Acheson, téléphonait à M. Truman, en visite dans sa famille à Independence (Missouri) pour discuter avec lui des mesures à prendre. Leur décision de soumettre la question à l'ONU était conforme à une déclaration antérieure de M. Acheson selon laquelle, en cas d'attaque, la responsabilité « d'y résister incomberait au peuple attaqué, puis relèverait ensuite des engagements pris par l'univers civilisé tout entier, aux termes de la charte des Nations Unies<sup>4</sup> ». Jusque-là, le gouvernement américain avait tout envisagé très calmement; M. Truman avait même décidé qu'il ne lui était pas nécessaire d'interrompre ses vacances. Cependant, comme d'autres nouvelles arrivaient et qu'il devenait évident que les Coréens du Nord étaient beaucoup plus forts, et que les Coréens du Sud étaient beaucoup plus faibles qu'on ne l'avait cru, M. Acheson téléphona de nouveau à M. Truman, qui décida de rentrer à Washington.<sup>5</sup>

La réunion du Conseil de sécurité, tenue à la demande des États-Unis, eut lieu dans l'après-midi du dimanche 25 juin. L'URSS ne siégeait pas au Conseil à l'époque, ayant boycotté chaque réunion depuis le mois de janvier précédent pour protester contre la présence de la Chine nationaliste. Les membres du Conseil purent donc agir librement sans craindre de veto, et adoptèrent immédiatement une résolution qualifiant l'attaque contre la Corée du Sud de rupture de la paix. Le Conseil somma la Corée du Nord de replier immédiatement ses troupes en deça du 38<sup>e</sup> parallèle, et la Commission de l'ONU pour la Corée fut chargée de surveiller ce repli et d'en faire rapport au Conseil. Tous les membres de l'ONU furent priés d'aider à la mise en oeuvre de cette résolution et de s'abstenir d'aider les Coréens du Nord<sup>6</sup>. Cette résolution fut adoptée à l'unanimité, moins une abstention<sup>7</sup>.

M. Truman rentra à Washington ce soir-là; après avoir conféré avec les diplomates et les militaires, il décida d'autoriser le gén. Douglas MacArthur, commandant en

chef des troupes alliées d'occupation au Japon, à retarder la chute du triangle Inchon-Kimpo-Séoul jusqu'à l'évacuation complète des ressortissants américains qui s'y trouvaient. Il donna ordre également de commencer à acheminer des forces navales et aériennes américaines présentes en Orient vers le secteur menacé. Aucune mesure draconienne ne fut prise, mais certaines furent envisagées, semble-t-il<sup>8</sup>.

Le lendemain matin, lundi 26 juin, M. Truman fit une déclaration assez anodine, selon laquelle il remettait à l'ONU le soin de résoudre le problème, bien qu'il l'assurât évidemment de l'appui sans réserve des États-Unis<sup>9</sup>.

Le Conseil de sécurité ne prit aucune initiative le 26, afin de voir quel serait l'effet de sa résolution sur les Coréens du Nord. Mais le gouvernement des États-Unis continua de recevoir de mauvaises nouvelles et, le soir du 26, M. Truman, ayant délibéré avec ses conseillers, décida de prendre des mesures vigoureuses. Conformément à la recommandation de M. Acheson<sup>10</sup>, il ordonna aux forces navales et aériennes des États-Unis de se porter au secours de la Corée du Sud, et la Septième Flotte se vit confier la tâche de neutraliser Formose. M. Truman fit connaître ces décisions le lendemain matin<sup>11</sup>. Même le Département d'État des États-Unis s'étonna de leur sévérité mais, en général, le monde anti-communiste les accueillit favorablement.

Le même jour, soit le 27 juin, M. Warren Austin, représentant des États-Unis au Conseil de sécurité, informait les membres de ce dernier que la Corée du Nord n'avait tenu aucun compte de la première résolution de l'ONU et que, par conséquent, il en présentait une deuxième pour compléter et affermir la première. Notons, en passant, que cette deuxième résolution eut pour effet de « légaliser » la décision prise par M. Truman d'employer la force contre les agresseurs\*. Elle ne renfermait qu'une seule recommandation: « . . . que les membres des Nations Unies accordent à la République de Corée l'aide nécessaire pour repousser l'attaque armée et pour rétablir la paix et la sécurité internationales dans la région<sup>12</sup> ». Bien que les représentants de certains membres se fussent efforcés dans leur discours de minimiser la portée de cette résolution<sup>13</sup>, il s'agissait en fait d'une déclaration de guerre à la Corée du Nord. Il était désormais impossible de reculer; ne pas donner suite à la résolution eût probablement signifié la fin de l'ONU en tant qu'organisme efficace.

Jusqu'à ce moment-là, le Canada n'avait eu rien à voir à la décision prise de relever le défi de la Corée du Nord,

\*La première résolution, qui avait ordonné la cessation des hostilités, avait demandé à tous les membres « d'aider de toutes les manières les Nations Unies à mettre en oeuvre cette résolution », mais il semble assez clair que le Conseil ne voulût pas dire que ses membres dussent recourir aux armes pour assurer la cessation des hostilités.

bien qu'il eût sans doute fait connaître son attitude aux représentants des États-Unis et de la Grande-Bretagne au Conseil de sécurité. Le Canada n'avait pas de représentant officiel en Corée, et c'est auprès de l'ONU ou des pays amis qu'il devait se renseigner sur la situation existant dans ce pays<sup>14</sup>. Le Parlement siégeait alors et, au début de la séance du lundi 26 juin, on interrogea le gouvernement au sujet de la Corée. M. L. B. Pearson, secrétaire d'État aux Affaires extérieures, ne put rien ajouter aux renseignements déjà contenus dans les journaux, mais il assura à la Chambre qu'on veillerait à la sécurité des ressortissants canadiens dans ce pays<sup>15</sup>. La Chambre ne s'alarma pas outre-mesure, semble-t-il, de la crise de Corée. Les partis d'opposition ne pressèrent pas le gouvernement de divulguer ses plans, et nul ne critiqua la déclaration de M. Pearson au sujet de la résolution du Conseil de sécurité du 25 juin: « Je suis certain . . . que tous les membres de la Chambre l'approuveront<sup>16</sup> ». On termina vite l'examen de cette question, et la Chambre passa aussitôt à l'étude du déclin de la production et de la hausse du prix du fromage.

La crise de Corée revint inévitablement sur le tapis au cours des débats du lendemain 27 juin, alors que la Chambre examinait les crédits du ministère de la Défense. Il fut beaucoup question de l'état de préparation du pays, et la Marine royale du Canada fut notamment félicitée à ce propos. Le chef de l'Opposition, M. George Drew, répéta et approuva la déclaration du ministre de la Défense nationale, d'après laquelle la Marine « était plus près de l'état de service actif que nos autres armes<sup>17</sup> ». Le ministre, M. Brooke Claxton, ne précisa pas que la marine pourrait être entraînée dans la crise de Corée, mais il fit allusion à cette possibilité lorsqu'il déclara que « . . . si la situation continue à paraître sérieuse, nous ne pourrions certes pas continuer à préparer l'envoi [déjà annoncé] des navires [de la division de destroyers du Pacifique] dans les eaux européennes . . .<sup>18</sup> ».

Lorsque la Chambre se réunit le lendemain, la situation générale paraissait beaucoup plus claire; il n'y avait plus aucun doute quant à l'attitude des États-Unis, ni quant à l'intention des Coréens du Nord de poursuivre leur agression. M. Pearson put donc faire au Parlement une déclaration plus détaillée qu'auparavant. Il signala que le Conseil de sécurité n'avait aucun moyen d'exécuter ses décisions et qu'il devait compter que « les membres du Conseil pris individuellement agissent dans le cadre de la charte, mais de leur propre initiative<sup>19</sup> ». C'est ce que les États-Unis avaient fait en ordonnant à leurs forces navales et aériennes de secourir les Coréens du Sud et le gouvernement du Canada était disposé à appuyer leur action. Quand on lui demanda quelles mesures concrètes le gouvernement entendait prendre, M. Pearson signala que le gouvernement canadien

n'avait pas encore reçu communication officielle de la résolution du Conseil de sécurité; mais, ajouta-t-il, « je puis assurer . . . [au Parlement] que nous allons examiner, dans le cadre des Nations Unies, avec d'autres États membres, le rôle que le Canada peut et devrait jouer dans toute action qui pourrait devenir nécessaire<sup>20</sup> ». Avant la fin du débat, tant l'Opposition officielle que le parti de la C.C.F. avaient exprimé leur approbation de ce que l'on avait fait jusque-là pour parer à la crise de Corée<sup>21</sup>.

Le lendemain 29 juin, les partis d'opposition commencèrent à presser davantage le gouvernement à aider les États-Unis et l'ONU. M. Pearson fit une nouvelle déclaration qui n'ajoutait guère à la précédente, si ce n'est pour annoncer que le Canada, à la demande du secrétariat général de l'ONU, mettrait deux observateurs militaires à la disposition de la commission de l'ONU en Corée. Le leader du Crédit social, M. Solon Low, tout en se montrant d'accord en principe avec la déclaration que M. Pearson avait faite le 28, demanda, dans un discours énergique, que le Canada appuie et les États-Unis et l'ONU jusqu'à la limite de ses ressources. M. Drew, au nom des conservateurs, M. Stanley Knowles, au nom de la CCF, s'engagèrent à soutenir toute initiative tendant à permettre au Canada de remplir ses obligations aux termes de la charte de l'ONU. Le seul à manifester son désaccord fut M. Jean-François Pouliot (libéral, Témiscouata) qui estimait, semble-t-il, que le Canada n'avait rien à voir à la crise de Corée<sup>22</sup>. Il ne parlait pas au nom de la députation québécoise, comme le prouve l'intervention de M. M. Boisvert (libéral, Nicolet-Yamaska) qui affirma que « . . . nous autres, Québécois, nous agissons comme si nous étions les frères de ceux des autres provinces, tant nous voulons appuyer le gouvernement<sup>23</sup> ».

Avant que la Corée du Nord eût attaqué, il avait été décidé de proroger avant la fin de juin la session qui était alors en cours; le gouvernement n'estimait pas que la situation était assez grave pour qu'il faille la prolonger après l'expédition des travaux en cours. Lorsque les députés se réunirent, dans la matinée du 30 juin, le premier ministre, M. Louis St-Laurent, fit une déclaration définitive au sujet de la crise de Corée. Il souligna énergiquement que le Canada n'avait pas l'intention de faire la guerre à aucun pays. Sa participation à la lutte contre la Corée du Nord découlerait des obligations que la charte lui imposait, en qualité de membre de l'ONU. Si le Conseil de sécurité demandait de l'aide militaire, le Canada étudierait la possibilité d'apporter sa contribution. « Il pourrait s'agir, dit-il ... de destroyers qui agiraient de concert avec les autres unités navales de l'ONU ...<sup>24</sup> ». Il précisa qu'il s'agirait presque certainement de destroyers lorsqu'il ajouta que ceux de la côte du Pacifique ne se rendraient

pas en Europe comme on l'avait projeté, « mais qu'on les affecterait plutôt au Pacifique occidental où ils seraient plus rapprochés de la région où ils pourraient aider les Nations Unies et la Corée<sup>25</sup> ».

La Chambre accueillit très favorablement la déclaration du premier ministre. M. Drew fit un long discours où il insista sur l'appui sans réserve que son parti accordait au Gouvernement en vue de « l'adoption de toute mesure nécessaire au maintien de la paix<sup>26</sup> ». M. Knowles, au nom de la CCF, et M. Low, du parti créditiste, approuvèrent tous deux la position de M. Drew. Nul ne manifesta d'opposition; cependant, M. Pouliot fit évidemment preuve d'ironie lorsqu'il intervint pour manifester son accord avec la décision de son parti: « ... si je ne m'en remettais pas à la sagesse et à la prévoyance de mon chef, le premier ministre, je ferais un discours plus long que celui du chef de l'opposition<sup>27</sup> ». La Chambre entérina donc manifestement et sans réserve le projet que le gouvernement avait formé d'envoyer trois destroyers de la division du Pacifique de la MRC combattre, au besoin avec les autres forces de l'ONU.

Si le gouvernement choisit la Marine royale du Canada pour fournir la première contribution militaire du Canada, c'est tout simplement parce que c'était la seule des trois Armes qui fût alors en mesure de fournir immédiatement une force de service actif<sup>28</sup>. L'Armée canadienne possédait, ou presque, son effectif complet de temps de paix, et disposait de nombreuses unités fort bien instruites, notamment une brigade aéroportée. Mais une difficulté se posait: ces unités avaient été entraînées en vue d'un rôle essentiel, la défense du Canada, auquel on ne pouvait pas les soustraire. De toute façon, aucune n'était à ce point préparée qu'on eût pu l'expédier à une semaine d'avis pour combattre dans une zone étrangère à 2,000 milles de distance. La situation de l'Aviation royale du Canada était analogue. Ses escadrons étaient prêts à défendre le Canada: ils ne l'étaient pas à combattre en Asie et l'on ne pouvait pas s'en priver pour cela\*. Si le gouvernement du Canada voulait aider immédiatement les forces de l'ONU en Corée, dont la situation était difficile, il fallait que cette aide vînt de la Marine royale du Canada.

À la suite de la déclaration Truman et de la résolution du Conseil de sécurité en date du 27 juin, la Marine commença à prendre des mesures pour mettre ses navires de combat dans le Pacifique sur le pied de guerre. Les trois destroyers de la division du Pacifique se préparaient alors à entreprendre une croisière en Europe

---

\*On est toujours porté à croire que la puissance aérienne est particulièrement mobile, mais si la zone où une force aérienne désire agir est hors du rayon d'action de ses avions, la mobilité de cette Arme n'est pas supérieure à celle des deux autres; elle peut leur être même inférieure. La puissance aérienne fondée sur les porte-avions est évidemment beaucoup plus mobile.

avec l'Escadre canadienne du Service spécial. Le *Sioux* était en cale-sèche, jusqu'au 30 juin, estimait-on; et ce n'était pas avant le 10 juillet qu'on devait terminer certains travaux inscrits à la liste des « modifications et additions ». L'*Athabaskan* était assez prêt, puisqu'il avait commencé à emmagasiner le matériel nécessaire à son voyage en Europe; mais on se trouvait en pleine période de permissions annuelles, et certains des principaux officiers ne devaient en revenir que le 6 juillet. Le *Cayuga*, premier navire de la division, était le mieux préparé à un départ rapide, bien qu'il sortît à peine de cale-sèche le 21 juin.

Malgré toutes ces difficultés, l'amiral commandant la côte du Pacifique<sup>29</sup> décida, après avoir consulté le commandant de la division de destroyers<sup>30</sup> dans la matinée du 28 juin, que les navires pourraient quitter le port dans les vingt-quatre heures, s'il le fallait. Il est sans doute heureux que ce ne fût pas nécessaire, car il y avait encore un travail énorme à faire pour que les navires atteignissent leur pleine efficacité. Il fallait modifier l'armement des uns, terminer des réparations essentielles sur certains autres; dans tous les cas, il fallait élever l'effectif au niveau du temps de guerre<sup>31</sup>, emmagasiner munitions et matériel, y compris force pièces de rechange, faire le plein de carburant et de munitions. La plupart des navires et des installations de la Marine sur la côte ouest participèrent de quelque manière à l'opération «Trois navires à l'Ouest<sup>32</sup>», mais c'est à l'équipage des trois navires, à l'organisation de l'amiral commandant la côte du Pacifique (FOPC) et au personnel du dépôt d'approvisionnements et du chantier maritime qu'il faut surtout attribuer la rapidité et l'efficacité avec lesquelles la division se prépara à la guerre.

Bien que la MRC sur la côte du Pacifique se fût rendu compte, dès le 27 juin, qu'on ordonnerait au moins à quelques-uns de ses destroyers de se rendre en Extrême-Orient, ce n'est que dans la matinée du 30 juin que le quartier général de la Marine à Ottawa envoya un message pour contremander officiellement la croisière en Europe<sup>33</sup>. Deux heures et demie après, l'amiral commandant la côte du Pacifique recevait le message qu'il attendait, de même que son état-major:

**Vous partirez d'Esquimalt pour Pearl Harbour à 16 noeuds à l'heure avec le «Cayuga» le «Sioux» et l'«Athabaskan» mercredi après-midi le 5 juillet ...<sup>34</sup>».**

C'est ainsi que fut confirmée officiellement la mission pour laquelle la division de destroyers du Pacifique avait déjà commencé à se préparer; la course contre le temps pour tout préparer s'accéléra. En plus des problèmes immédiats que le commandement de la région du Pacifique dut surmonter pour préparer les navires à la guerre, cette entreprise exceptionnelle présenta nombre d'autres difficultés. C'était la première fois que le

Canada mettait une force navale à la disposition d'une organisation internationale, la première fois qu'il plaçait une telle force sous commandement étranger en temps de paix. Il fallait donc étudier avec soin les aspects juridiques de cette entreprise\*. Il fallait également s'occuper de logistique: comme la MRC ne possédait pas d'organes de ravitaillement en mer, les destroyers allaient devoir compter sur les marines américaine et britannique pour se ravitailler en carburant, munitions, approvisionnements en grande partie, sans compter, naturellement, les installations à terre.

Au jour fixé pour le départ des navires, on n'avait pas encore réglé tous les problèmes de logistique, et la situation juridique de la force demeurait imprécise†. C'est pourquoi les navires partirent avec l'ordre de gagner Pearl Harbour, où ils recevraient de nouvelles instructions. On leur fit nettement savoir, cependant, quelle serait leur mission ultime si la situation internationale ne se modifiait pas radicalement<sup>35</sup>

La veille du départ des navires, un important remaniement du commandement, décidé avant le début des hostilités en Corée, entra en vigueur dans la division des destroyers du Pacifique. Le capitaine J. V. Brock, D.S.C., MRC, devenait commandant des destroyers canadiens dans le Pacifique et commandant du *Cayuga*, en remplacement du capitaine M. A. Medland, MRC, qui le commandait depuis le 15 septembre 1949. Le commandant du *Sioux*, le commander D. W. Groos, D.S.C., MRC, était remplacé par le commander P. D. Taylor, MRC. Le commander R. P. Welland, D.S.C., MRC, qui n'occupait son poste que depuis environ trois mois, continua à commander l'*Athabaskan* après son départ pour la Corée.

L'heure du départ sonna enfin, et le 5 juillet, à 15 h., heure locale, le *Cayuga*, l'*Athabaskan* et le *Sioux*<sup>36</sup> se rassemblèrent à l'arrière de l'*Ontario* (capitaine H. F. Pullen, O.B.E., MRC) et quittèrent le port d'Esquimalt pour Pearl Harbour, à deux mille milles de là environ. Quand cette flotte passa devant Duntze Head, le contre-amiral H. G. De Wolf, C.B.E., D.S.O., D.S.C., MRC, commandant la côte du Pacifique, reçut son salut<sup>37</sup>.

Pendant deux jours, l'*Ontario* se tint à la tête du groupe opérationnel (TG 214.1); puis, dans la soirée du 7, après avoir approvisionné les destroyers en mazout, il rebroussa chemin pour regagner l'île de Vancouver.

\*On n'était pas sûr s'il fallait placer la MRC en service actif, si on devait proclamer l'état d'urgence et si le Canada avait le droit de placer des forces canadiennes sous le commandement des États-Unis ou même des Nations Unies.

†Au départ des navires, on n'avait encore nommé aucun commandant des forces de l'ONU sur le théâtre de Corée et, juridiquement, aucune force de l'ONU en tant que telle n'y était à l'oeuvre. Ce n'est que le 7 juillet que le Conseil de sécurité autorisa les États-Unis à désigner un commandant en chef de la force unifiée agissant sous le drapeau de l'ONU.



Le *Cayuga* se réapprovisionne en carburant du *Ontario* avant de se diriger vers Pearl Harbour.

Les destroyers, qui formaient dorénavant le groupe opérationnel 214.4, dirigé par le *Cayuga*, poursuivirent leur chemin. Le temps était fort beau; les navires consacrerent le temps de la traversée à des manoeuvres et autres exercices destinés à accroître leur efficacité et à les préparer au combat. Ils atteignirent Pearl Harbour dans la matinée du 12 juillet.

Lorsque les destroyers arrivèrent à Pearl Harbour, on n'avait pas encore reçu de nouveaux ordres concernant la disposition subséquente du groupe opérationnel. Cependant, deux heures ne s'étaient pas écoulées qu'arrivait le message attendu<sup>38</sup>.

1... À partir de 0001Z/le 14 juillet<sup>39</sup> le groupe opérationnel 214.4 sous vos ordres passera sous la direction du général MacArthur en sa qualité de commandant des forces de l'ONU en Corée en ce qui concerne uniquement les opérations liées à l'invasion de la Corée. Vous devez ainsi que les officiers et les hommes sous vos ordres, obéir aux instructions relatives aux opérations émises par ce commandant ou en son nom. Vous ferez connaître d'une manière appropriée cet ordre à tous les officiers et tous les hommes placés sous vos ordres.

2. Vous entrerez en contact par message direct avec le quartier général du commandant des forces de l'ONU en Corée à Tokyo . . . et vous lui demanderez des instructions en faisant connaître en même temps au général MacArthur la nécessité d'arrêts logistiques à Bikini et à Guam ainsi que l'heure approximative de votre arrivée dans ces ports.

3. Appui logistique. Il vous sera possible à charge de remboursement de vous approvisionner auprès des sources américaines, hormis les articles particuliers à la Marine royale du Canada que l'on vous expédiera par transport américain lorsque vous en ferez la demande.

4. Vous avez l'autorisation d'arborer le drapeau de l'ONU au mât de misaine ...

Le lendemain, le capitaine Brock entra en contact avec le général MacArthur, mettant les destroyers de la



Vue du port de Sasebo, À l'extrême droite, l'*Athabaskan*, deuxième à l'arrière-plan.

Marine royale du Canada à sa disposition et lui faisant part de son intention de rejoindre le plus tôt possible les forces de l'ONU sur le théâtre de Corée<sup>40</sup>. Le général lui répondit avec autant d'empressement que de courtoisie:

. . . Première partie. Au nom des Nations Unies, suis enchanté d'accepter la force sous vos ordres pour servir à repousser l'agression en Corée.

Deuxième partie. L'horaire proposé indique la rapidité dans l'action et la préparation de la Marine royale du Canada. À votre arrivée à Guam, présentez-vous au commandant en chef de la marine en Extrême-Orient qui vous donnera instructions supplémentaires.

Troisième partie. Je demande par les présentes au commandant en chef dans le Pacifique de vous confirmer directement appui logistique nécessaire. Signature MacArthur<sup>41</sup>.

Après avoir passé deux jours à Pearl Harbour pour se procurer carburant et approvisionnements divers, ainsi que pour subir quelques petites réparations, le groupe opérationnel 214.4 vogua vers Kouajalein, port d'escale suivant. Après une traversée sans incident, qui dura six jours, les destroyers y arrivèrent le 21 juillet; après avoir fait le plein de carburant, ils repartirent le lendemain. À l'étape suivante, soit l'île de Guam, le groupe opérationnel reçut l'ordre de gagner directement Sasébo, dans l'île de Kyoushou, au Japon. Certaines difficultés dans la réception du carburant et des approvisionnements retardèrent les navires, qui ne quittèrent Guam que le 27. Afin de rattraper le temps perdu, on porta la vitesse à vingt-deux noeuds<sup>42</sup> et, à 15 h. 30, heure locale, le 30 juillet, la division canadienne de destroyers du Pacifique entra en rade de Sasébo, prête à participer à la lutte pour la tête de pont de Pusan.

Pour donner une idée de la puissance d'offensive du groupe de destroyers canadiens, notons qu'à l'époque un destroyer de la classe "Tribal", comme le *Cayuga*,



Le drapeau de l'ONU hissé sur le Cayuga.

disposait de six pièces de 4 po. et de huit canons automatiques *Bofor* de 40 mm contre l'aviation et les cibles de surface. Contre les sous-marins, il disposait de mortiers "Squid" à décharge avant et de grenades sous-marines de type classique; en outre, il était muni de quatre tubes pour ses torpilles de 21 pouces. Quant à ses dimensions, bien qu'on considère en général les destroyers comme de petits navires, le Canadien moyen n'a qu'à penser aux dimensions de la maison qu'il habite pour comprendre qu'un "Tribal", long de 377 pieds et large de 37½, est rien moins que minuscule.

Les autres navires canadiens de la classe "Tribal" qui servirent en Corée (l'*Athabaskan*, le *Nootka*, l'*Iroquois*, le *Huron* et le *Haida*) avaient les mêmes dimensions et le même armement que le *Cayuga*. Le *Sioux*, cependant, tout en portant un nom "Tribal", avait déjà fait partie de la classe "V" des destroyers de la Marine royale; long de 362 pieds, il déplaçait, lorsqu'il était chargé à plein, 2,350 tonnes contre les 2,745 d'un "Tribal". Le *Sioux* était muni de deux canons de 4.7 po., de canons anti-avions de 40 et 20 mm et de six tubes à torpilles de 21 po. Il disposait du même armement anti-sous-marins qu'un "Tribal".

Le *Crusader*, seul autre navire n'appartenant pas à la classe "Tribal" qui ait servi avec le contingent spécial en Corée, appartenait à la classe des destroyers *Crescent*. Ses dimensions étaient identiques à celles du *Sioux*, mais son armement se composait de quatre pièces de 4.5 po., de six *Bofor* de 40 mm et de quatre tubes lance-torpilles de 21 po. Son armement anti-sous-marins comportait deux "hedgehogs", arme de décharge avant d'un type plus ancien que le "squid" que portaient les autres navires, ainsi que des grenades sous-marines.

Pendant que les destroyers canadiens voguaient à travers le Pacifique, l'évolution de la guerre en Corée était défavorable aux Nations Unies. L'infanterie de la Corée du Nord\*, tirant parti de l'avantage que lui avait procuré son attaque inopinée, progressa rapidement, l'armée de la Corée du Sud, désorganisée et démoralisée, ne lui offrant guère qu'une résistance symbolique. On avait fait venir par avion du Japon des soldats de la 24<sup>e</sup> division américaine et on les avait hâtivement disséminés sur la ligne de combat, mais leur insuffisance numérique leur interdisait de jouer un rôle déterminant dans les combats. Cependant, à la mi-juillet, la 25<sup>e</sup> division américaine était arrivée à Pusan et se hâtait vers le front; et le 18, la Marine débarquait la 1<sup>re</sup> division de cavalerie à Pohang. Ces troupes réussirent à freiner l'avance, avec l'aide de l'appui aérien massif de la marine et de l'aviation; le 7 août, la 1<sup>re</sup> brigade provisoire de fusiliers marins, rapidement constituée, et que la marine avait débarquée à Pusan quelques jours auparavant, était en mesure de lancer une contre-attaque contre les trop confiants Coréens du Nord près de Chindong-ni. Quand le *Cayuga* entra en rade de Sasébo avec les destroyers canadiens, cependant, l'issue de la lutte paraissait encore bien problématique; Taejon venait de tomber, Taegou était en danger et l'ennemi, qui avançait vers l'est à partir de Mokpo contre la faible aile gauche des forces de l'ONU, menaçait toute la tête de pont de Pusan<sup>43</sup>.

Ce dont on avait surtout besoin à Pusan, c'était de forces terrestres; mais comme il n'y en avait point, les forces navales et aériennes de l'ONU, immensément supérieures, durent combler cette lacune. L'aviation américaine souffrait d'un désavantage: faute d'aérodromes opérationnels en Corée, ses appareils à court rayon d'action devaient opérer à partir du Japon, et ses bombardiers, depuis le Japon et Okinawa. La puissance aérienne mobile des porte-avions<sup>44</sup> rendait donc des services inestimables, non seulement pour appuyer de près les troupes terrestres mais pour détruire des objectifs stratégiques dont normalement les avions basés à terre eussent dû se charger<sup>45</sup>. Que le bombardement stratégique ait modifié l'issue de la lutte pour la tête de pont de Pusan, rien n'est moins sûr<sup>46</sup>, mais certains indices semblent autoriser à avancer que cet appui rapproché ainsi que les reconnaissances armées, particulièrement de la part des appareils des porte-avions, jouèrent un rôle décisif dans la victoire finale des forces de l'ONU<sup>47</sup>.

\*Les forces de la Corée du Nord étaient appuyées par une artillerie convenable et possédaient quelques-uns des redoutables chars T-34 soviétiques; mais ces armes n'avaient pas une importance décisive; l'élément essentiel des forces communistes, tant avant qu'après l'intervention de la Chine, c'était leur magnifique infanterie.

Les autres navires de guerre jouèrent dans la défense de la tête de pont de Pusan un rôle moins spectaculaire que celui des porte-avions, mais aussi important. Il est presque certain, par exemple, que cette tête de pont aurait été annihilée si la marine de guerre n'avait pu débarquer la 1<sup>re</sup> division de cavalerie à Pohang, ainsi que la 25<sup>e</sup> division et la Brigade provisoire de fusiliers marins à Pusan. Il ne faudrait pas oublier non plus que la Marine américaine sauva la 3<sup>e</sup> division de la République de Corée qui était encerclée sur les grèves des environs de Yonghae. Le lendemain de son sauvetage, cette division débarquait à Koryongpo-ri, à une trentaine de milles au sud, pour recommencer à freiner l'avance communiste.

Outre ces opérations comportant l'emploi de la puissance aéronavale et le mouvement de troupes, les forces navales de l'ONU assurèrent un soutien d'artillerie pour enrayer la progression des communistes. Cependant, au cours de la bataille de Pusan, rares furent les fois où l'utilisation directe de l'artillerie pût produire le maximum d'avantages. Les combats les plus importants eurent lieu surtout au centre du périmètre défensif, et il y eut peu d'activité sur les flancs extrêmes, où l'artillerie navale aurait pu être le plus efficace<sup>48</sup>. Par conséquent, la marine s'employa surtout à détruire des objectifs militaires situés assez loin en arrière du front<sup>49</sup>. Après l'arrivée massive des troupes de renfort à la fin de juillet, cette activité s'intensifia; entre la fin de juin et la mi-septembre, époque des débarquements à Inchon, les forces navales de l'ONU effectuèrent quatre-vingt-neuf bombardements sur la seule côte est<sup>50</sup>.

Appui rapproché et interdiction\* par l'artillerie navale et appareils des porte-avions, mouvement des troupes et escorte des navires de transport de troupes, ne sont que d'importance secondaire par rapport à la mission principale dont les forces navales de l'ONU en Corée étaient chargées: le blocus. Le 4 juillet, le président Truman proclamait le blocus de toutes les côtes de Corée<sup>51</sup>; la marine devait maintenant le rendre effectif<sup>52</sup>. Il fallut peu de temps pour régler le sort de la « marine de canonnières », minuscule et inefficace, qui représentait tout ce dont les Coréens du Nord disposaient<sup>53</sup>, ainsi que les avions à hélice désuets qui constituaient toute leur aviation<sup>54</sup>. Par conséquent, tout risque d'une attaque ennemie contre les navires de l'ONU disparut presque complètement. Il restait, cependant, le risque que représentaient les mines et le feu des batteries de la côte<sup>55</sup>.

Malheureusement, les navires affectés au blocus n'avaient pas qu'à affronter l'action de l'ennemi: la

---

\*Au sens propre, « interdire » signifie prohiber ou empêcher absolument; mais, au sens militaire, ce mot peut signifier aussi « nuire ou faire « obstacle ».

géographie, l'hydrographie et le climat posaient aussi des problèmes. Ainsi, la côte occidentale est extrêmement échanquée; l'eau y est très peu profonde, et les îles, bas-fonds submersibles et récifs y abondent. La marée y est très forte: en certains endroits, elle dépasse trente pieds; elle balaie les boues sous-marines; des chenaux s'y créent, disparaissent et se reforment fort souvent.

On n'y trouve guère de ports dignes de ce nom, et il faut constamment draguer ceux qui existent pour les empêcher de s'ensabler<sup>56</sup>.

Ces circonstances ne facilitèrent guère la tâche de la force affectée au blocus de la côte ouest. Elles étaient d'abord beaucoup trop favorables à l'utilisation clandestine de petites embarcations. Les navires de surface et les porte-avions qui les appuyaient devaient exercer la surveillance la plus étroite pour empêcher l'infiltration d'agents ennemis, le transport d'approvisionnements et de troupes et même les déplacements sur une assez grande échelle de troupes d'invasion entre la terre ferme et les nombreuses îles situées au large. Ensuite, puisque l'eau n'était guère profonde, il était difficile, même pour d'assez petites embarcations, d'approcher assez près de la côte pour appuyer efficacement de leur artillerie les troupes de l'ONU et les guérilleros, ou encore pour attaquer les lignes de communication de l'ennemi. Troisièmement, à cause du caractère particulier de la côte occidentale, l'ennemi pouvait y mouiller des mines aisément, mais heureusement l'ampleur des marées permettait de déceler assez facilement les mines amarrées<sup>57</sup>. Cependant, les mines flottantes posèrent toujours des problèmes, à cause des courants et des marées. Si l'ennemi avait possédé beaucoup de mines magnétiques, acoustiques ou à pression, la côte ouest eût certes présenté de nombreux périls pour les forces du blocus, surtout pendant les premiers mois de la guerre, alors qu'il était presque impossible de se procurer des dragueurs de mines.

Le climat de la côte occidentale ne compense guère les inconvénients de son hydrographie. L'hiver est assez froid, avec, parfois, des orages et des tempêtes de neige aveuglantes; les étés, chauds et humides, avec des pluies copieuses et force brouillard. On peut s'attendre à un ouragan au moins pendant l'été, et il s'en produit parfois jusqu'à trois. Heureusement, il y en a beaucoup qui ne touchent ni le nord de la mer Jaune ni le golfe du Yalou.

Le climat de la côte orientale ressemble fort à celui de l'ouest du pays, mais l'hydrographie en est bien différente. L'eau est profonde, il n'y a guère d'îles et la côte n'est presque pas découpée si ce n'est au nord. La ligne des cent brasses est fort rapprochée, presque partout, de la rive, et les marées sont de peu d'ampleur.

D'étroites plaines, bordées de hautes montagnes, s'étendent parallèlement à la côte, et les principales routes et voies ferrées de la Corée du Nord les traversent surtout entre Wonsan et Chongjin. Puisqu'elles sont d'accès facile, c'est contre ces lignes de communication vulnérables que la marine de l'ONU fit porter l'essentiel de son attaque sur la côte ouest.

Bien que les patrouilles navales de la côte est eussent bénéficié de nombreux avantages dont ne profitaient pas celles de l'ouest, elles devaient affronter un problème qui ne concernait pas autant ses homologues

de l'ouest. En effet, le peu d'ampleur des marées, l'absence des courants impétueux qu'on trouve sur la côte ouest, l'étroitesse du plateau continental entre la ligne des cent brasses et la côte, tous ces facteurs contribuent à faire de la côte est le lieu idéal pour employer les mines amarrées<sup>58</sup>.

Comme sur la côte ouest, les courants océaniques dominants sont orientés nord-sud, ce qui facilite l'utilisation de mines dérivantes. Voilà donc dans quelles conditions les destroyers canadiens devaient combattre en Corée.

## Références

<sup>1</sup>On ne pourra jamais, sans doute, préciser exactement ce qui s'est passé dans la nuit du 24 au 25 juin. Les documents relatifs au déclenchement des hostilités se trouvent dans les ouvrages suivants: Mlle M. Carlyle, *Documents on International affairs 1949-1950* (Londres, 1953); ministère des Affaires extérieures du Canada, *Le Canada et la crise de Corée et Documents sur la crise de Corée* (Ottawa, 1950 et 1951); Foreign Office, *Summary of Events relating to Korea, 1950* (Londres, 1950); Département d'État des États-Unis, *United States Policy in the Korean Crisis* (Washington 1950). Il existe de nombreuses interprétations compétentes de la guerre de Corée, et la bibliographie en mentionne plusieurs. La seule interprétation anti-occidentale rationnelle et intéressante est celle de M. J. F. Stone, *The Hidden Story of the Korean War*, qui a exercé beaucoup d'influence, paraît-il, en particulier sur les membres afro-asiatiques de l'ONU.

<sup>2</sup>Voir le texte dans *United States Policy in the Korean Crisis*, p. II.

<sup>3</sup>*Le Canada et la crise coréenne*, p. 17.

<sup>4</sup>Discours au *National Press Club* de Washington, le 12 janvier 1950; voir texte dans M. Carlyle, *op. cit.*, p. 103 et s.

<sup>5</sup>Harry S. Truman, *Years of Trial and Hope*, (New-York, 1956), p. 332.

<sup>6</sup>Voir le texte dans M. Carlyle, *op. cit.*, pp. 630-631.

<sup>7</sup>En faveur de la résolution: États-Unis, Grande-Bretagne, France, Chine nationaliste, Cuba, Équateur, Norvège, Égypte, Inde. La Yougoslavie s'abstint de voter, bien que le maréchal Tito fût alors en relations des plus amicales avec Staline.

<sup>8</sup>Voir H. S. Truman, *op. cit.*, pp. 333-336.

<sup>9</sup>Voir le texte dans *United States Policy in the Korean Crisis*, pp. 16-17. H. S. Truman, *op. cit.*, p. 334 et s.

<sup>10</sup>C. Berger, *The Korean Knot: A Military Political History*, p. 97.

<sup>11</sup>Voir le texte dans *Le Canada et la crise coréenne*, pp. 20-21.

<sup>12</sup>Le texte complet se trouve dans *Le Canada et la crise coréenne*, p. 21.

<sup>13</sup>La Yougoslavie fut la seule à voter contre la résolution. L'Inde et l'Égypte s'abstinrent de voter parce que leurs représentants n'avaient pas eu le temps de consulter leurs gouvernements, mais l'Inde ratifia plus tard la résolution.

<sup>14</sup>*Débats de la Chambre des Communes*, session de 1950, vol. iv, p. 4116. On emploiera désormais le terme *Hansard* pour désigner cette publication.

<sup>15</sup>*Loc. cit.*

<sup>16</sup>*Loc. cit.*

<sup>17</sup>*Ibid.*, 4120.

<sup>19</sup>*Ibid.*, p. 4251.

<sup>20</sup>*Ibid.*, p. 4253.

<sup>21</sup>*Ibid.*, pp. 4252-4253

<sup>22</sup>*Ibid.*, p. 4387

<sup>23</sup>*Ibid.*, p. 4392. Cependant, la presse canadienne-française manifesta quelque appréhension devant l'éventualité de voir le gouvernement s'engager à envoyer d'importantes forces terrestres en Corée, et devant la possibilité que le problème de la conscription se posât de nouveau. *Le Devoir* se montra particulièrement inquiet à ce propos. Voir F. H. Soward et Edgar Melnnis, *Canada and the United Nations*, (New-York, 1956), p. 126.

<sup>24</sup>*Débats de la Chambre des communes*, session de 1950, vol. iv., p. 4459.

<sup>25</sup>*Loc. cit.*

<sup>26</sup>*Ibid.*, p. 4461.

<sup>27</sup>*Loc. cit.*

<sup>28</sup>*Hansard*, vol. iv., p. 4722 et s., et *Hansard* (1950, 2<sup>e</sup> session), p. 98 et s.

<sup>29</sup>Le contre-amiral H. G. de Wolf, C.B.E., D.S.O., D.S.C., MRC.

<sup>30</sup>Le capitaine M. A. Medland, MRC.

<sup>31</sup>Le *Cayuga* portait à son bord 15 officiers et 271 hommes (soit 2 officiers et 74 hommes de plus qu'en temps de paix); l'*Athabaskan*, 16 officiers et 262 hommes (1 officier et 84 hommes de plus qu'en temps de paix); le *Sioux*, 16 officiers et 239 hommes (4 officiers et 33 hommes de plus qu'en temps de paix).

<sup>32</sup>Titre officieux, donné dans la région, à la tâche de préparer les navires pour les opérations en Extrême-Orient. M. Symons venait de publier son ouvrage, *Three Ships West*, consacré à Christophe Colomb.

<sup>33</sup>CANAVHED à CANFLAGPAC, 1800Z/30 juin 1950.

<sup>34</sup>CANAVHED à CANFLAGPAC, 203QZ/30 juin 1950.

<sup>35</sup>Le commandant de la force de destroyers reçut, en plus de ses ordres, une « Annexe » à ces derniers, rédigée par les Affaires extérieures, et retraçant l'historique de la crise de Corée. Il reçut également un exemplaire du *Canada aux Nations Unies*, pour les années 1947, 1948 et 1949; copie des télégrammes du Secrétaire général des Nations Unies contenant le texte des résolutions des 25 et 27 juin; le texte d'une appréciation de la situation en Corée, rédigée le 28 juin par les Affaires extérieures; enfin, le texte des déclarations faites à la Chambre par M. Pearson et par le premier ministre les 28 et 30 juin.

<sup>36</sup>Tel était l'ordre au départ, bien que l'*Athabaskan* fût d'un rang inférieur; c'est sans doute l'esthétique qui inspira cette disposition: on disposa les navires selon leur tonnage.

<sup>37</sup>Il était accompagné par le maj.-gén. G. R. Pearkes, V.C., C.B., D.S.O., M.C., député, et par le capitaine M. A. Medland, MRC, ancien commandant du *Cayuga*.

<sup>38</sup>CANAVHED à CTG 214.4,122038Z/7/50. (NSS 1650-40, vol. 10). Ce texte émanait du vice-chef de l'État-major de la Marine, le contre-amiral F. L. Houghton, C.B.E., MRC, qui faisait fonction de chef de l'État-major de la Marine pendant les premières semaines de la crise de Corée, en l'absence du vice-amiral H. T. W. Grant, C.B.E., D.S.O., MRC.

<sup>39</sup>C'est-à-dire 14 h. le 13 juillet, heure de Pearl Harbour.

<sup>40</sup>C.T.G. 214.4, message 132200/Z/7/50.

<sup>41</sup>Copie de ce texte se trouve dans le rapport des opérations du *Cayuga* pour juillet 1950.

<sup>42</sup>Les destroyers parcoururent les 7,413 milles jusqu'à Sasébo en dix-neuf jours, à une vitesse moyenne de 16.2 noeuds.

<sup>43</sup>Voir la bibliographie pour les ouvrages consacrés à la défense de la tête de pont de Pusan, et spécialement, par Lynn Montross et le capitaine N. A. Canzona, *United States Marine Operations in Korea, 1950-1953*, vol. I.

<sup>44</sup>Jusqu'à l'arrivée du porte-avions américain *Sicily*, le 27 juillet, on ne disposait que du *Valley Forge*, américain, et du *Triumph*, britannique. Les porte-avions américains *Philippine Sea* et *Badoeng Strait* suivirent le 29 juillet et le fer août respectivement.

<sup>45</sup>D'après ce qu'on appelle l'accord de Key West de 1948, qui répartissait les tâches des diverses armes des États-Unis, la « guerre stratégique aérienne » relevait exclusivement de l'Aviation. Voir Cagle et Monson, *op. cit.*, p. 46 et s.

<sup>46</sup>Voir, cependant, J. T. Stewart, *Airpower, the Decisive Force in Korea* (Princeton, 1957). Les premiers bombardements stratégiques semblent avoir nui quelque peu à la cause de l'ONU en indisposant les États neutres et amis de l'Asie. Voir les éditoriaux du *London Observer*, du 5 août 1950, du *Spectator*, du 18 août et du *Manchester Guardian*, du 21 août. Voir aussi NS 1480146/187, vol. 2.

<sup>47</sup>Cagle et Manson, *op. cit.*, p. 47 et s.

<sup>48</sup>Une exception notable fut la bataille de Yongdok sur la côte est. Les croiseurs *Juneau* (américain) et *Belfast* (britannique) ainsi que les destroyers américains *Higbee*, *De Haven*, *Lyman*, *K. Swenson* et *Mansfield* appuyèrent très efficacement par leur tir les troupes engagées dans la mêlée. (Cagle et Manson, *op. cit.*, p. 287).

<sup>49</sup>Dans le sud-est de la Corée, les grands axes de communication sont situés bien à l'intérieur des terres, de sorte qu'ils sont invulnérables à l'artillerie navale. La fulgurante campagne d'obstruction des communications, entreprise plus tard, se déroula surtout entre Wonjan et Chongjin, où les principales routes et voies ferrées se rapprochent du littoral. Voir la carte des

transports en Corée dans *Korea, A Geographical Appreciation*, Ministère des Mines et des Relevés techniques, Ottawa, 1951.

<sup>50</sup>Cagle et Manson, *op. cit.*, p. 286.

<sup>51</sup>Bien qu'on ne l'ait pas divulgué à l'époque, le blocus ne s'appliquait qu'à la région située au sud du 39°35' N. sur la côte, ouest et du 41°51' N. sur la côte est, afin d'éviter des conflits accidentels avec les navires russes et chinois. Cagle et Manson, *op. cit.*, p. 281.

<sup>52</sup>Il ne suffit pas de proclamer un blocus; pour qu'il soit juridiquement valable, il faut qu'une force suffisante pour empêcher l'accès à la côte ennemie l'applique.

<sup>53</sup>Les appareils de surface ou de porte-avions l'anéantirent presque dès le premier mois de la guerre. Le premier et le seul « combat naval » de la guerre eut lieu le 2 juillet 1950 quand les croiseurs *Juneau* (américain) et *Jamaica* (britannique), appuyés par le *Black Swan* (britannique) rencontrèrent et détruisirent un petit groupe de torpilleurs ennemis. (On n'est pas sûr du nombre de navires en cause et détruits. Voir Cagle et Manson, *op. cit.* p. 282, et *British Commonwealth Naval Operations during the Korean War*, dans *JRUSJ*, mai 1951, P. 250.) Plus tôt, le 25 juin, le PC sud-coréen 701 coula un transporteur de troupes nord-coréen au large de Pusan, empêchant peut-être ainsi une attaque contre ce port, laquelle eût pu être désastreuse pour la cause de l'ONU (J. A. Field. *History of U.S. Naval Operations Korea*, p. 51).

<sup>54</sup>Les hypothèses sur l'importance de l'aviation de la Corée du Nord au début de la guerre varient entre 54 et 178 appareils. (Cagle et Manson, *op. cit.*, p. 39, note; J. T. Stewart, *op. cit.*, et L. Montross, vol. I, p. 29). Ce dernier chiffre est probablement le plus exact, puisque au cours du seul mois de juillet les pilotes de porte-avions du *Valley Forge* prétendirent avoir abattu 38 appareils et en avoir endommagé 27 autres. L'aviation ennemie ne fut jamais entièrement éliminée, et bien que les destroyers canadiens n'eussent jamais subi d'atteintes, plusieurs autres navires du Commonwealth furent bombardés et mitraillés. Après leur entrée en guerre, les Chinois évitèrent généralement d'attaquer les bâtiments de l'ONU.

<sup>55</sup>Au début de la guerre, ce sont les mines qui présentèrent le plus grand danger: 5 navires américains sombrèrent, 5 reçurent des avaries. (Cagle et Manson, *op. cit.*, pp. 527-531.) Aucun navire du Commonwealth n'en fut victime. Après l'entrée en guerre des Chinois, c'est le feu des batteries de la côte, nourri et précis, qui présenta le plus de danger pour les navires du blocus.

<sup>56</sup>Il y a dix ports principaux en Corée, mais seulement deux, Inchon et Chinnampo, sur la côte occidentale. La côte orientale en compte six, tous situés en Corée du Nord. Ce sont, par ordre d'importance, Najin (Rashin), Chongjin, Hungnam, Wonsan, Songjin et Unggi. Sur la côte méridionale, on trouve Pusan, le meilleur port de Corée, et Yosu. En outre, il existe une vingtaine de ports de moindre importance sur la côte orientale et sept sur l'occidentale (NS 1480-146/187, vol. 2).

<sup>57</sup>Une mine amarrée avec un câble assez long pour la rendre dangereuse aux navires à toutes les périodes de la marée paraissait à la surface à marée basse.

<sup>58</sup>L'ennemi était bien conscient de ce fait. Sur les onze navires de l'ONU coulés ou endommagés par les mines durant les opérations en Corée, dix le furent au large de la côte est. Il s'agissait dans tous les cas de bâtiments américains. Le onzième, le dragueur de mines *JML-306* de la Corée du Sud, fut coulé au large de Chinnampo sur la côte ouest. Cagle et Manson, *op. cit.*, p. 209 et pp. 527-531.



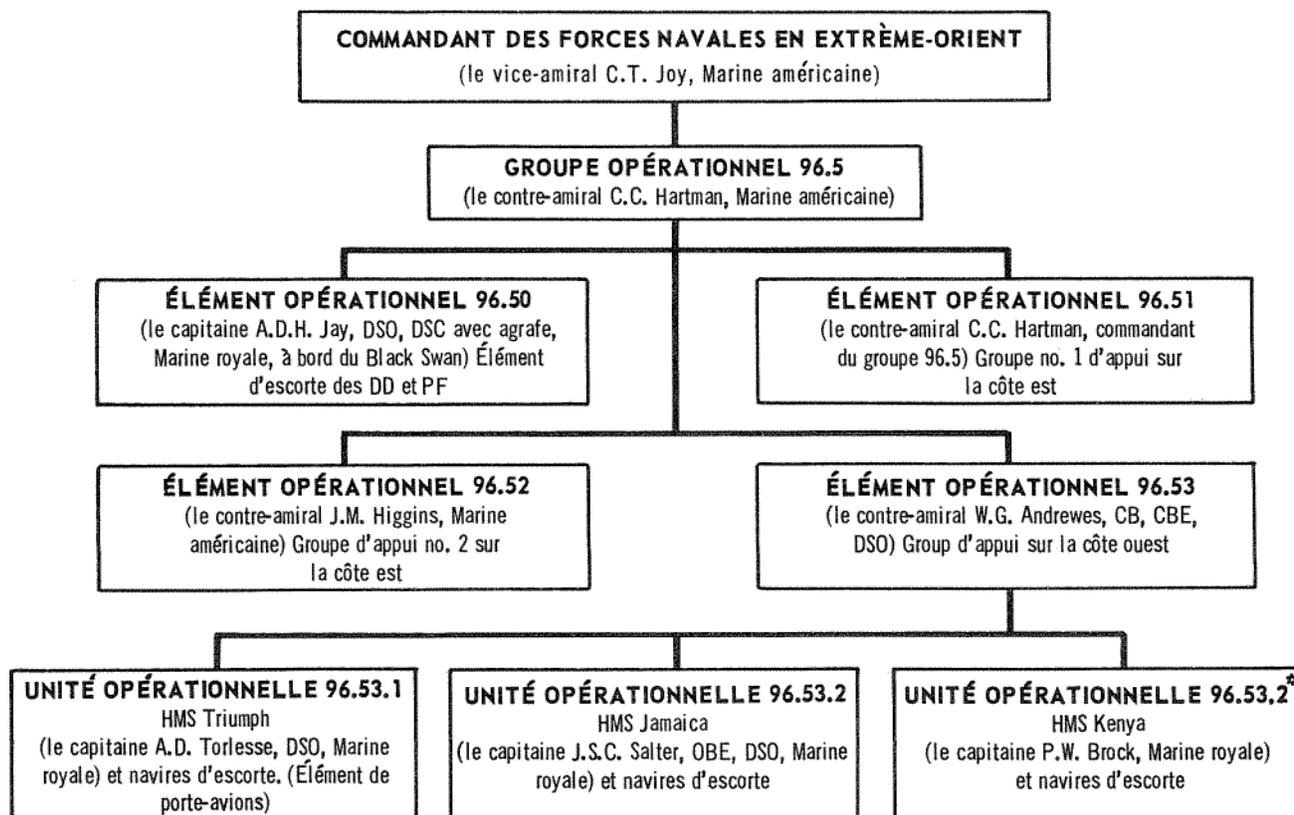
## CHAPITRE II

# DE PUSAN JUSQU'AU YALOU

L'activité la plus fiévreuse régnait dans le port de Sasebo quand les destroyers canadiens y entrèrent dans l'après-midi du 30 juillet. On savait que le sort de la tête de pont de Pusan dépendait principalement de la rapidité avec laquelle la marine pourrait y débarquer des renforts et des approvisionnements. Le *Cayuga* et les navires qui l'accompagnaient ne perdirent pas un instant en

préparatifs futiles. Vingt-quatre heures à peine après son arrivée, l'*Athabaskan* était déjà à l'oeuvre avec les autres navires d'escorte des Nations Unies.

L'organisation du commandement des forces navales des Nations Unies avait été remaniée trois jours avant l'arrivée des destroyers canadiens au Japon, et le secteur du commandement qui les intéressait était le suivant<sup>1</sup>:



\*L'unité opérationnelle 96.53.0 (quartier-général de l'élément opérationnel de commandement 96.53 à Sasebo) et l'unité opérationnelle 96.53.4 (*Ceylon* et navires d'escorte) furent attachées plus tard à cette organisation. Voir FO 2 i/c FES, Ordre opérationnelle n° 4-50, du 1<sup>er</sup> septembre 1950.

Au sommet de cette pyramide se trouvait le général Douglas MacArthur, commandant suprême de toutes les forces des Nations Unies en Extrême-Orient.

Pendant toute la durée de la guerre, on s'en tint au principe adopté pour cette nouvelle organisation du commandement: les Britanniques étaient chargés des opérations sur la côte ouest de la Corée, tandis que la Marine américaine dirigeait celles de la côte est<sup>2</sup>. D'après l'amiral Joy, cette décision était

**. . . d'ordre purement tactique. D'abord, la côte est était plus longue et offrait un plus grand nombre de cibles accessibles, ce qui exigeait un plus grand nombre de navires que les Britanniques n'en avaient pour en assurer le blocus, pour les missions de bombardement et d'interdiction. En outre, vu que nos porte-avions rapides patrouillaient presque constamment la mer du Japon, on décida qu'il valait mieux, aux fins de la coordination, que ce fût des navires américains plutôt que des navires britanniques qui fussent employés dans les mêmes eaux que les porte-avions.**<sup>3</sup>

Il y avait aussi une raison d'ordre politique très importante pour que la côte ouest fût assignée aux Britanniques<sup>4</sup>. La Grande-Bretagne avait des représentants diplomatiques en Chine communiste et, advenant le cas d'une violation accidentelle de la «neutralité» chinoise par l'un de ses navires, ou par un navire du Commonwealth, il eût été relativement simple de régler l'affaire par les voies diplomatiques. Mais le cas eût été différent si un navire américain avait été la cause d'un incident de cette nature; les Chinois auraient alors été probablement enclins à user de représailles, vu que les États-Unis ne reconnaissaient pas le gouvernement communiste chinois et ne pouvaient normalement avoir de rapports avec celui-ci. La plupart des membres des Nations Unies étaient d'avis qu'il fallait éviter à tout prix un conflit de cette nature entre les forces chinoises communistes et celles des États-Unis qui étaient sous le commandement de l'ONU. C'est ce qui explique sans doute pourquoi, bien que les navires américains eussent souvent effectué des opérations sur la côte ouest, ils ne pénétrèrent que très rarement dans le golfe du Yalou, tandis que les navires du Commonwealth employés sur la côte est poussaient leurs patrouilles jusqu'à l'extrême limite septentrionale du blocus de l'est.

Comme il avait déjà été convenu entre les amiraux Joy et Andrewes, dès leur arrivée, les trois destroyers canadiens furent attachés aux éléments opérationnels britanniques, le *Cayuga* au groupe d'appui sur la côte ouest, tandis que l'*Athabaskan* et le *Sioux* étaient affectés à l'élément opérationnel 96.50, composé de navires d'escorte rapides accompagnant les convois entre le Japon et Pusan. C'est ainsi que dès son arrivée à Sasebo, la division de destroyers canadiens du Pacifique cessa de fonctionner comme unité opérationnelle<sup>5</sup>. En conséquence, du début jusqu'à la

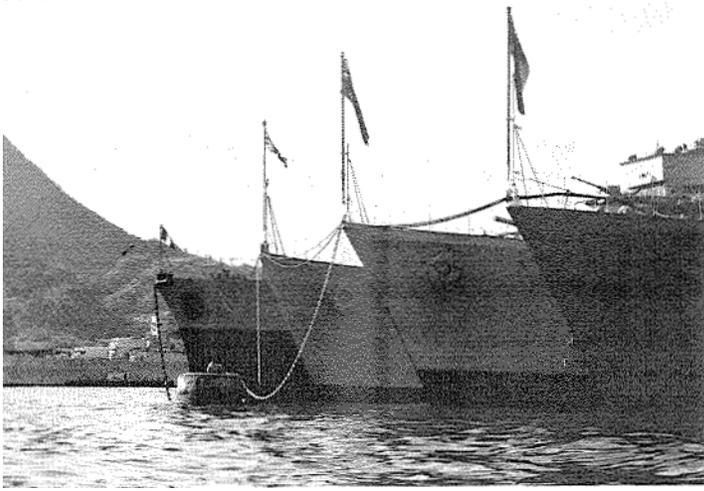
fin de la campagne de Corée, il arriva rarement que les destroyers canadiens fussent appelés à participer à une même opération sous un commandant canadien. Mais un tel arrangement s'imposait dans ces circonstances. Si la contribution du Canada avait compris, mettons, un porte-avions avec sa division de destroyers d'escorte et son train de navires de ravitaillement, il eût alors été logique d'en former un groupe distinct<sup>6</sup>. Mais puisque nous n'avions contribué que trois destroyers, il était inévitable qu'il fût souvent plus avantageux de les utiliser à des tâches individuelles. C'est pourquoi, bien que le capitaine Brock eût préféré employer ensemble les navires de sa division à des fins opérationnelles, et que l'amiral Andrewes eût fait tout en son pouvoir pour répondre à son désir, il n'arriva pas souvent que les destroyers canadiens pussent participer côte à côte à des opérations contre l'ennemi en Corée.

Les quelques premières semaines que les destroyers canadiens passèrent dans les eaux coréennes furent beaucoup plus calmes qu'il eût été possible de le prévoir, vu la situation critique des opérations terrestres à la même époque<sup>7</sup>.

Les forces navales, à moins qu'elles ne comprennent un puissant détachement de porte-avions, ne peuvent intervenir directement et décisivement dans une bataille terrestre que si celle-ci se déroule à portée de leurs canons. Au cours des combats du périmètre de Pusan, cette situation ne se présenta, comme nous l'avons déjà mentionné, qu'à l'extrémité du flanc est du front. En conséquence, sauf pour l'utilisation de leurs porte-avions, la tâche des forces navales des Nations Unies consista principalement à maintenir le blocus de la côte ennemie,

**Le *Cayuga* s'approvisionne en munitions à Sasebo.**





Navires de la force de l'ONU à Sasebo. De g. à d.:  
*La Grandière* (France), le *Cockade* (Royaume-Uni), le  
*Warramunga* (Australie) et l'*Athabaskan* (Canada).

et à protéger le transport des troupes, des munitions et des approvisionnements.

Un bref exposé des opérations des destroyers canadiens représentera assez exactement celles de tous les autres destroyers des Nations Unies employés sur la côte ouest à la même époque. L'*Athabaskan*, comme nous l'avons vu, fut mis à l'œuvre dès son arrivée et, à 14 h. 30 le 31 juillet, il était déjà sorti du port de Sasebo pour escorter le transport rapide *General Morton* jusqu'à Pusan. Ce fut la première des quatre missions d'escorte de convois jusqu'à Pusan que l'*Athabaskan* eut à remplir avant d'être transféré au groupe de la côte ouest le 11 août. Le *Sioux* fut beaucoup moins actif, vu qu'on le garda à Sasebo pour s'occuper des sauvetages. Il ne fut utilisé que pour une patrouille de sept heures aux abords de Sasebo pendant tout le temps qu'il fut attaché aux éléments d'escorte. Le 12, il fut envoyé rejoindre l'*Athabaskan* avec l'unité opérationnelle 96.53.3 sur la côte ouest.<sup>8</sup>

Le capitaine J. V. Brock, du *Cayuga*, étant aussi le commandant de la division de destroyers canadiens dans le Pacifique, dut s'occuper très activement pendant les premiers jours de la discussion des plans d'opérations et de la conclusion d'arrangements avec la Marine royale et avec la Marine américaine en vue des réparations et de l'entretien de ses navires, ainsi que de leur ravitaillement en combustible, munitions, approvisionnements et autres choses dont ils avaient besoin. Toutefois, pendant cette période, son propre navire, le *Cayuga*, fut plus activement employé que les deux autres destroyers canadiens.

Dans la soirée du 3 août, il dut sortir du port de Sasebo pour convoier le navire auxiliaire *Brown Ranger*, de la Marine royale, qui allait ravitailler les navires de l'unité 96.53.3<sup>9</sup>.

Revenu de bonne heure, le 8 août, de cette mission tout à fait dépourvue d'intérêt, le *Cayuga* fut transféré le lendemain à l'élément d'escorteurs rapides<sup>10</sup> et fut appelé à remplir cinq missions d'escorte de convois à destination de Pusan, du 9 au 24 août. À cette dernière date, il fut attaché à la flotte qui maintenait le blocus de la côte ouest.

Pendant sa période de service avec les éléments d'escorte, le *Cayuga* devint le premier navire canadien à participer à un engagement avec l'ennemi en Corée. À cette date, vers la mi-août, la situation des forces de l'ONU dans le périmètre de Pusan était encore assez précaire. Bien que l'élan de l'attaque des Coréens du Nord se fût ralenti, l'ennemi exerçait encore une pression assez forte sur la plupart des points du périmètre. L'une de ses poussées les plus dangereuses venait de Yosu et de Sunchon en direction du nord-est sur le flanc gauche exposé de l'ONU. Les principales forces de l'ennemi progressaient à l'intérieur, hors de la portée des canons de la marine, mais le port de Yosu, capturé récemment par les Coréens du Nord, étant situé sur la mer, se trouvait donc vulnérable. À cause du blocus naval, il était fort peu probable que les communistes pussent utiliser le port de Yosu, mais il s'y trouvait de nombreux entrepôts et autres installations portuaires qui pouvaient être de quelque valeur militaire. Il fut donc décidé de les détruire, et les navires *Mounts Bay* et *Cayuga* furent chargés de cette tâche.

Le 15 août, revenant d'une mission d'escorte à Pusan, le *Cayuga* se joignit au *Mounts Bay* au sud de Yosu. Les deux navires s'approchèrent à quatre milles du port, jetèrent l'ancre et firent les mêmes préparatifs que s'il se fût agi d'un exercice de tir ordinaire. À 17 h. 42, le *Mounts Bay*, ayant reçu les indications voulues de son avion de reconnaissance, ouvrit le feu et commença un bombardement méthodique du port. Une demi-heure plus tard, après quelques coups de repérage, le *Cayuga* se joignait à l'oeuvre de destruction<sup>11</sup>. Pendant près de deux heures, les navires bombardèrent le port. À lui seul, le *Cayuga* avait tiré quatre-vingt-quatorze obus brisants de quatre pouces sur les installations du port avant que les deux navires eussent reçu l'ordre de cesser le feu et de retourner à Sasebo reprendre leurs fonctions ordinaires d'escorte des convois. Mais les installations étaient loin d'être détruites et il est probable que cette opération n'eut aucun effet direct sur la bataille du périmètre de Pusan. Après tout, le bombardement n'avait été effectué que par un seul destroyer et une seule frégate, mais il est important pour notre récit, vu que c'était la première fois depuis la fin de la seconde guerre mondiale que la Marine royale du Canada avait l'occasion d'attaquer l'ennemi. Ce fut le premier d'un grand nombre d'engagement semblables. Au cours des

trois années qui suivirent, les destroyers canadiens effectuèrent des centaines de bombardements et tirèrent des milliers d'obus sur l'ennemi. Ce fut là une partie de la contribution de la Marine royale du Canada à l'objectif des Nations-Unies qui était de « repousser les attaques armées et de rétablir la paix internationale et la sécurité en Corée ».

Lorsque le *Cayuga* fut transféré de la flotte d'escorte aux forces de blocus et de bombardement de l'amiral Andrewes, le 24 août, les autres destroyers canadiens faisaient déjà partie de ce groupe depuis presque deux semaines. Les opérations du blocus étaient généralement plus intéressantes que celles des missions d'escorte, sauf lorsqu'il s'agissait d'assurer la protection des porte-avions britannique *Triumph*\*. L'*Athabaskan*, par exemple, avait été très actif dans les îles de la côte ouest, bombardant les batteries, les postes d'observation et les concentrations ennemies, ainsi que d'autres cibles qui lui étaient désignées et protégeant les débarquements des troupes de la République de Corée sur les îles détenues par les communistes. D'autre part, le *Sioux*, bien que faisant aussi partie de l'unité 96.53.3, ne prit part à aucun incident digne de mention. Toutefois, le 20 août, il effectua un bombardement de peu d'importance sur la ville de Popsong'po (Popusompu).

Même lorsque le *Cayuga* rejoignit, le 24 août, les autres navires canadiens employés au blocus de la côte ouest, les trois destroyers continuèrent leurs opérations individuelles au sein des flottilles britanniques, sans agir conjointement à titre de division navale. Leurs missions étaient variées et souvent intéressantes et, à tour de rôle, chaque destroyer était normalement assigné à quelque tâche particulière. C'est pourquoi nous décrivons les opérations de l'un d'eux, l'*Athabaskan*, pendant cette période, afin de donner au lecteur une idée du rôle de la Marine royale du Canada dans le blocus de la côte ouest durant les quelques semaines qui précéderont immédiatement le débarquement à Inchon.

L'*Athabaskan* commença son travail le 12 août avec le groupe de la côte ouest, alors qu'il sortit du port de Sasebo avec l'unité 96.53.3. Ce détachement accompagnait l'unité 96.53.1, qui comprenait le porte-avions *Triumph* et le destroyer *Comus*, tous deux de la Marine royale, sous le commandement du commandant de toutes les forces de la côte ouest, l'amiral Andrewes, qui avait hissé son pavillon sur le *Triumph*. Les deux groupes naviguèrent de concert jusqu'à la région de leurs opérations entre les îles Mackau et Clifford<sup>12</sup>. De

\*La protection des porte-avions n'a jamais été un rôle très populaire pour les équipages des destroyers, car c'est en général une tâche monotone et peu intéressante comportant des changements incessants de direction et de vitesse. Ils préféraient de beaucoup les missions plus dangereuses de patrouille des côtes et de bombardement.



**Des officiers de marine canadiens et leurs alliés sud-coréens mettent au point un plan de bombardement. Au centre, le capitaine J. V. Brock; deuxième de gauche, le commander R. P. Welland.**

là, le *Triumph*, protégé par ses destroyers d'escorte, lança ses avions de bombardement et de reconnaissance sur les positions ennemies d'Inchon, de Kunsan et de Mokpo. Les opérations dirigées contre Inchon et Kunsan étaient d'une importance spéciale car, bien que les plans de MacArthur n'eussent pas encore été définitivement approuvés, il paraissait probable que la première de ces deux villes serait bientôt l'objet d'une puissante attaque amphibie destinée à disperser et à détruire les forces ennemies qui attaquaient le périmètre de Pusan. Kunsan venait ensuite sur la liste des priorités, au cas où il faudrait pour quelque raison renoncer à attaquer Inchon. De toute façon, cette ville était désignée pour des opérations simulées de débarquement ayant pour but de détourner l'attention de l'ennemi du port d'Inchon.

Le 15 août, lorsque le *Triumph* et le *Comus* retournèrent à Sasebo, l'unité 96.53.3 alla relever l'unité 96.53.2, la troisième des unités opérationnelles du Commonwealth sur la côte ouest, composée du croiseur *Jamaica* et de ses navires d'escorte, qui était chargée de la patrouille des côtes. Avant son départ pour Sasebo, le *Jamaica* effectua un bombardement d'adieu à la ville de Kunsan, sous la protection de l'*Athabaskan* et du *Consort*. Lorsque le *Jamaica* eut tiré son dernier obus, le *Consort* passa ses ordres de patrouille à l'*Athabaskan*, et les deux navires britanniques prirent la direction du Japon, laissant le destroyer canadien continuer seul la patrouille des abords de Kunsan. Les deux autres navires de l'unité 96.53.3, le *Kenya* et le *Sioux*, faisaient en même temps la patrouille plus au nord, entre les îles Clifford et Te Chong<sup>13</sup>.



**Des marins du Cayuga maintiennent le contact radiophonique avec leur navire, alors que d'autres examinent un phare sur une île de la côte ouest de la Corée.**

En commençant ses opérations de patrouille, l'*Athabaskan* se dirigea sur l'île d'Cchon<sup>14</sup> pour y rallier les forces navales de la République de Corée qui devaient collaborer avec lui à cette tâche\*. En cours de route, le navire rencontra quatre jonques auxquelles il ordonna de se rendre indépendamment à Ochon-to† où les autorités coréennes pouvaient procéder à l'interrogatoire de leurs passagers d'apparence inoffensive. À son arrivée à Ochon, le commandant Welland tint une conférence avec les quatre commandants des navires coréens qui lui fournirent des renseignements précieux sur les opérations de l'ennemi dans cette région. En retour, le commandant Welland fit tout en son pouvoir pour fournir aux forces coréennes les approvisionnements et l'assistance technique dont elles avaient besoin. Par exemple, il envoya deux de ses électriciens exécuter des réparations essentielles aux navires coréens que leurs propres techniciens avaient été incapables de faire.

Après cette conférence, l'*Athabaskan* fit une incursion rapide vers le continent afin de vérifier certains mouvements ennemis sur les îles Kokunsan<sup>15</sup>. Cette mission fut accomplie sans incident et l'*Athabaskan*

\*Les forces de l'ONU désignaient invariablement les forces de la République de Corée par le sigle ROK.

†To (ou Do) est un mot coréen qui veut dire île. Il est très difficile de traduire exactement le coréen, et c'est ce qui explique la grande variété d'épellations sur les cartes et les ouvrages qui traitent de la Corée. Voir la note du Dr H. Kublin, à l'article *The ROK Navy*, publié dans *USNIP* d'octobre 1953, pp. 1134-1135, où il mentionne que Yi, Rhee et Lee sont respectivement les noms du grand héros naval coréen Yi, du président Syngman Rhee et du premier ministre de la République Lee Bum Suk, tous désignés en coréen par le même idéogramme qui veut dire «prune».

revint à Ochon-to prendre ses électriciens avant de rentrer à son poste d'ancrage pour la nuit. Au crépuscule, l'*Athabaskan* arriva à cet endroit, au sud du groupe Kokunsan et envoya deux de ses vedettes armées patrouiller le rivage pour empêcher tout trafic illicite des jonques et des sampans. Les deux vedettes explorèrent les eaux de la côte toute la nuit sans rien découvrir d'anormal et n'aperçurent aucun navire.

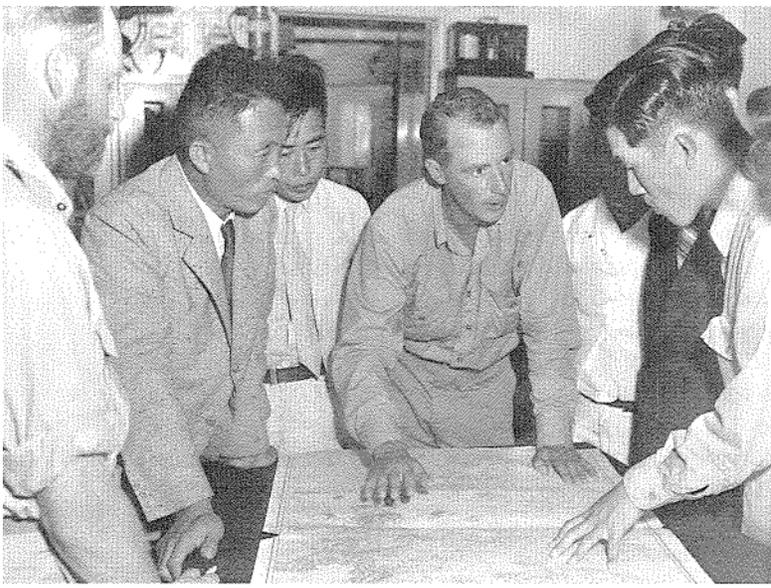
Dès le lever du jour, après avoir embarqué ses vedettes, l'*Athabaskan* se dirigea sur Kunsan où il tira cinquante-huit obus de 4 pouces sur une batterie de quatre canons de 120 mm installée près de la ville. L'ennemi n'offrit aucune riposte et le destroyer reprit sa route vers le nord en longeant la côte jusqu'au village de Taejon (Taechon) où l'on avait signalé l'existence d'un poste d'observation\*. Après avoir tiré vingt-cinq obus de quatre pouces sur le bâtiment où l'on pensait que le poste d'observation était installé et avoir observé plusieurs coups au but, l'*Athabaskan* reprit le large et continua sa patrouille des îles de la côte.

Pendant toute la journée, l'*Athabaskan* patrouilla le triangle formé par les îles Kokunsan, les îles Wantsun<sup>16</sup> et le groupe Ui-to<sup>17</sup>, n'apercevant qu'une seule jonque chargée de réfugiés miséreux. Vers le milieu de l'après-midi, il rencontra deux navires de la Marine coréenne, le *Chi Ri San (PC 704)* et le *YMS 502*, et une conférence eut lieu à bord de l'*Athabaskan* avec leurs commandants. Comme toujours, les Coréens apportèrent un certain nombre de renseignements utiles. À la tombée de la nuit, l'*Athabaskan* alla s'ancrer près de la côte, au sud de Ui-to, et envoya ses vedettes patrouiller la région. Encore une fois, ce travail ne donna aucun résultat; il n'y avait ni réfugiés ni ennemis en circulation dans cette région†.

Dans la matinée du 17 août, l'*Athabaskan* se dirigea vers le sud en longeant la côte, et jeta l'ancre en face de la ville de Popsong'po (Popusompu) qui, d'après les Coréens du Sud, était un quartier général militaire des Coréens du Nord. Quarante-cinq obus de gros calibre furent tirés sur la ville, mais comme le tir était indirect et qu'on ne pouvait en observer les résultats, il fut impossible d'en évaluer exactement l'efficacité. Afin de compenser pour ce bombardement dont on ignorait

\*Ne pas confondre avec la ville intérieure de Taejon qui avait été défendue par le général Dean et sa 24<sup>e</sup> Division au début de la guerre.

†Au début d'août, des rumeurs avaient circulé dans les cercles militaires et navals de Tokyo concernant «l'inefficacité du blocus naval». La théorie selon laquelle les Coréens du Nord approvisionnaient leurs armées par la voie maritime se fondait sur la conviction erronée que les bombardements avaient détruit leurs lignes de communications terrestres, et sur la foi également erronée que tous les rapports de navires aperçus transmis au quartier général de l'aviation étaient exacts. Tous les rapports relatifs à de vastes armadas de ravitaillement et au coulage de navires de 10,000 tonnes dans les ports ennemis, une fois qu'on put les vérifier, se révélèrent sans fondement. Voir Cagle et Manson, *op cit.* pp. 292-293.



**Le capitaine J. V. Brock explique les objectifs de l'ONU à des insulaires coréens, peu après les débarquements d'Inchon.**

l'efficacité, le navire prit la direction du nord en suivant la côte d'assez près que ses canons *Bofor* purent tirer sur plusieurs nids de mitrailleuses qu'on lui avait désignés. À 9 h. 50, l'*Athabaskan* reprit le large pour aller à la rencontre du *Wave Prince* qui remontait vers le nord pour ravitailler les navires du blocus de la côte ouest. Peu après midi, alors que l'*Athabaskan* était à refaire sa provision de combustible, il fut rejoint par les autres navires de l'unité opérationnelle 96.53.3, le *Kenya* et le *Sioux*, qui arrivaient de leur région de patrouille au large d'Inchon. Après que le ravitaillement des navires eut été terminé, l'*Athabaskan* remit ses notes sur la patrouille de Kunsan au *Sioux* qui venait le remplacer et repartit dans la direction du nord, en compagnie du *Kenya*.

Pendant les quatre jours suivants, l'*Athabaskan* fut sous les ordres du *Kenya*<sup>18</sup> dans la région d'Inchon, bien que les deux navires fussent rarement à proximité l'un de l'autre. Dans la soirée du 17, après l'arrivée des deux navires à leur poste d'ancrage pour la nuit, le commandant Welland se rendit à bord du *Kenya* pour conférer avec le commandant de celui-ci et avec des officiers de la Marine coréenne en vue des opérations futures. Le chef des forces navales coréennes dans cette région était le commandant Lee Hi Yung, du *Kum Kang San (PC 702)*, combattant énergique qui, avec une poignée de marins, avait systématiquement balayé les communistes des îles de la région d'Inchon. À cette conférence, il fut décidé que l'île de Taku Chaku<sup>19</sup> serait le prochain but du commandant Lee et qu'on en ferait l'assaut dès le lendemain matin. Le plan de cette opération amphibie eût arraché les larmes d'un officier d'état-major chargé d'organiser des opérations semblables au cours de la seconde guerre mondiale. Il n'est pas exagéré de dire que le plan se résumait au fait que le commandant des forces d'assaut avait désigné du

doigt un point sur la carte en disant au commandant du navire qui devait l'appuyer: «Je me propose d'opérer un débarquement quelque part là vers 6 h. demain matin. Je vous serais reconnaissant de bien vouloir rester dans les environs afin de nous aider si nous éprouvons quelques difficultés.»

Le plan pouvait laisser à désirer, mais l'exécution en fut parfaite. À 6 h. le matin du 18 août, 120 marins de la République de Corée se lançaient à l'assaut de la plage de Taku Chaku, tandis que l'*Athabaskan* bombardait méthodiquement le quartier général communiste du village insulaire de Supo avec 94 obus brisants. À 7 h., l'*Athabaskan* débarqua un détachement de 2 officiers et 30 marins pour renforcer les forces coréennes<sup>20</sup>, mais cet appui se révéla inutile, car les Coréens suffisaient à la tâche. À 18 h. ce soir-là, l'île avait été capturée sans aucune perte pour les assaillants. Mais l'ennemi' avait subi de lourdes pertes; il n'y eut ni blessés, ni prisonniers.

Pendant toute cette journée, l'*Athabaskan* était resté en face de Taku Chaku, prêt à intervenir au besoin. Il avait jeté l'ancre dans trente-trois brasses d'eau, sur un fond rocheux, avec un courant de six noeuds. Peu après midi, le câble de tribord se cassa et l'on perdit une ancre et dix-huit pieds de câble. Sans se laisser décourager par cette avarie, l'*Athabaskan* se rapprocha du rivage et s'ancra de nouveau. Comme il n'était pas appelé à jouer un rôle plus actif, l'équipage s'employa au traitement des nombreux blessés civils amenés à bord par les vedettes du navire et les embarcations coréennes.

À la tombée de la nuit, l'*Athabaskan* leva l'ancre et longea la côte pour patrouiller la région d'Inchon. Encore une fois, ce travail de nuit ne donna aucun résultat et le navire revint à Taku Chaku. Tout le jour suivant, le 19 août, l'*Athabaskan* resta près de l'île, travaillant avec les forces coréennes à la préparation du prochain débarquement. Vingt fusils automatiques *Lanchester* et 6,000 cartouches furent prêtés aux forces du commandant Lee, et le premier maître Aveling, instructeur en chef de tir de l'*Athabaskan*, fut envoyé à terre pour en enseigner le maniement aux marins coréens, ce qu'il réussit très bien malgré la difficulté de langage. En plus de cette aide, l'*Athabaskan* rendit aussi d'autres services aux Coréens du Sud en leur prêtant des bateaux et en donnant de nouveau des soins aux blessés civils. Avant le départ du navire pour sa patrouille nocturne, le commandant Lee vint à son bord pour préparer une attaque qui devait avoir lieu le lendemain matin sur l'île de Ryanku<sup>21</sup>.

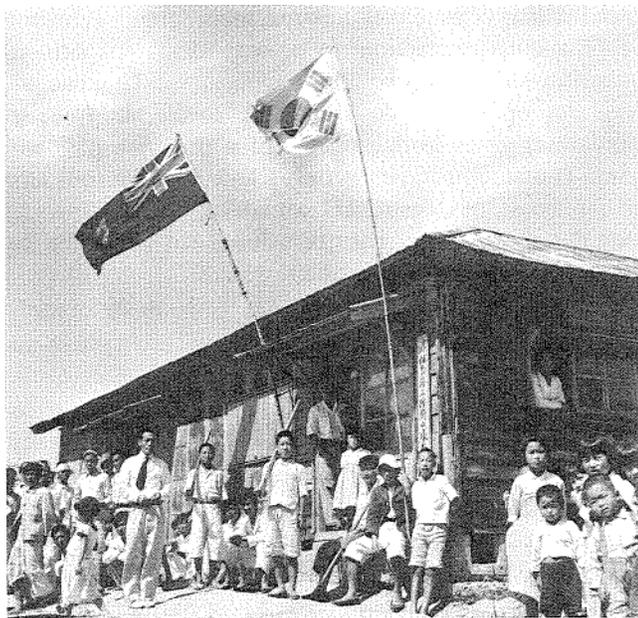
Après une autre nuit de patrouille infructueuse, l'*Athabaskan* jeta l'ancre au nord de Ryanku pour bombarder les cinq villages de l'île, afin de semer la panique parmi les civils et de disloquer les lignes de communication. À 6 h. 37, le navire ouvrit le feu avec

des obus éclairants, et bombardera ensuite les alentours de chaque village avec des obus brisants. On espérait atteindre ainsi le but visé sans causer de pertes inutiles parmi la population civile, et c'est en réalité ce qui se produisit. Dès la première explosion d'un obus éclairant, les villageois s'enfuirent vers les collines avoisinantes, les communications furent rompues et les forces de la défense se trouvèrent en plein désarroi.

Au lever du jour, l'*Athabaskan* changea son poste d'ancrage afin de se mettre à l'abri du tir d'une batterie ennemie d'artillerie lourde installée sur la terre ferme à une faible distance. Il avait à peine jeté l'ancre que deux jonques firent leur apparition, se dirigeant vers Inchon. Les deux vedettes furent immédiatement mises à la mer pour leur faire la chasse. Les jonques naviguaient à pleines voiles à une bonne vitesse, et il était à craindre qu'elles s'échappent complètement. L'*Athabaskan* intervint alors avec le feu de ses canons de quatre pouces. Son tir était précis et le troisième obus éclata à environ 25 mètres de l'une des jonques. Les voiles furent amenées immédiatement, tandis que les membres des deux équipages enlevaient leurs sous-vêtements qui étaient le seul linge blanc à bord et les agitaient frénétiquement en signe de reddition sans condition. Les deux embarcations furent alors saisies et prises en remorque pour être remises aux forces de la République de Corée.

Dans l'intervalle, les marins coréens du *PC 702*, dont plusieurs étaient armés des fusils canadiens *Lanchester*, étaient débarqués sur l'île de Ryanku sans rencontrer de

**De jeunes Coréens, armés de fusils de bois, forment une garde d'honneur à l'occasion de la visite des îles Kunsan par le commandeur R. P. Welland.**



**Un sous-officier de marine maintient le contact radiophonique avec l'*Athabaskan*, pendant qu'une équipe de débarquement fouille une île de la côte ouest de la Corée.**

résistance et la parcouraient en tous sens. Ce fut une chasse à l'homme plutôt qu'une bataille, et les communistes furent systématiquement arrachés à leurs abris. À 18 h. ce jour-là, l'île avait été entièrement conquise et il n'y eut encore ni blessés ni prisonniers ennemis.

Après avoir saisi les jonques, l'*Athabaskan* dirigea son feu sur une station de radio installée sur la petite île de Yo Dolmi<sup>22</sup>, au milieu du chenal conduisant à Inchon. Son tir était précis, et environ le tiers des trentesix coups tirés à une portée de 7,200 mètres, atteignirent la cible. Mais l'*Athabaskan* ne se contenta pas de ce bombardement. Après s'être débarrassé des jonques capturées, il se rapprocha à une distance d'un mille de Yo Dolmi. L'île paraissait inoccupée et une compagnie de débarquement, dirigée par le lieutenant-commandeur T. S. R. Peacock, de la Marine royale du Canada, fut envoyée à terre pour compléter la destruction. On ne rencontra aucune résistance et l'on procéda à la démolition méthodique de ce qui restait de la station<sup>23</sup>.

L'*Athabaskan* avait reçu l'ordre d'abandonner la patrouille d'Inchon au cours de l'après-midi et d'aller rejoindre le *Kenya*; mais, avant de prendre la route du sud, on décida de rendre une dernière visite aux amis du *PC 702*, au large de Ryanku. Cette visite dura plus longtemps qu'on ne l'avait prévu. Le *PC 702* était chargé de blessés civils de l'île et l'*Athabaskan* dut rester là trois heures, pendant que son service médical prodiguait ses soins aux blessés. Finalement, on rejoignit le *Kenya* et les deux navires se rendirent de concert à leur rendez-vous avec les navires ravitailleurs près des îles *Clifford*. L'*Athabaskan* avait terminé sa première mission avec l'escadre qui faisait le blocus de la côte ouest.

Au cours de cette mission, avec l'unité opérationnelle 96.53.3, l'*Athabaskan* avait rendu des services signalés à la cause des Nations Unies. Les opérations des autres destroyers canadiens, au cours du blocus de la côte ouest, furent semblables et tout aussi importantes, bien que moins spectaculaires, car ni l'un ni l'autre des deux navires ne participa à des débarquements de forces coréennes, ni n'exécuta d'aussi nombreux bombardements. En réalité, pendant toute cette période, les deux navires n'effectuèrent que deux bombardements. Dans un cas, le *Cayuga* et le *Sioux* participèrent avec le *Kenya* au bombardement de la petite île de Te bu Somu<sup>24</sup>, le 31 août. Dans l'autre cas, le 20 août, le *Sioux* bombardait à lui seul quelques nids de mitrailleuses dans la région de Popsong'po. Pendant tout le reste de cette période, le *Cayuga* et le *Sioux* furent employés à la protection du porte-avions *Triumph* et à des patrouilles de routine dans les régions de Kunsan et d'Inchon, au cours desquelles ils eurent l'occasion d'arrêter quelques jonques ou sampans de pêcheurs, ou de réfugiés affamés qui fuyaient le communisme.

Le 3 septembre, les destroyers canadiens se trouvèrent réunis à Sasebo, mais seulement temporairement, car dès le lendemain matin l'*Athabaskan* partait en mission d'escorte sur la côte ouest. Les préparatifs du débarquement à Inchon étaient déjà très avancés et le rideau allait bientôt se lever sur «le grand coup de dés»\* de MacArthur. On a déjà écrit et on écrira sans doute encore bien des choses au sujet de cette opération, mais la présente narration n'est pas l'endroit voulu pour cette discussion. Il suffira de mentionner que cette opération avait pour but de débarquer à Inchon la 1<sup>re</sup> Division de fusiliers marins (avec ses renforts), la 7<sup>e</sup> Division d'infanterie (avec ses renforts) et les troupes du 10<sup>e</sup> Corps. Cette armée, après avoir capturé le port, la ville et le terrain d'aviation, devait progresser dans la direction de l'est et du nord pour s'emparer de Séoul et couper les communications routières et ferroviaires qui servaient au

---

\* Dans des ouvrages récents sur la guerre de Corée, on a critiqué le débarquement d'Inchon; toutefois, les auteurs sont unanimes à louer MacArthur d'avoir eu le courage d'imposer ses vues à ses supérieurs et à ses subalternes vacillants. Mais ces éloges ne sont mérités que si l'on est convaincu du génie militaire infaillible du général. Les historiens et les commentateurs militaires qui louent MacArthur d'avoir insisté pour attaquer Inchon ne doivent pas oublier qu'il avait aussi insisté en faveur du débarquement de Wonsan qu'il disait à la fin de juin 1950: «Donnez-moi deux divisions américaines et je garderai la Corée.» C'est encore lui qui déclencha l'offensive qui devait «mettre fin à la guerre» et qui, le 6 novembre 1950, comblait d'éloges extravagants le commandant des Nations Unies sur le front de Corée pour avoir écarté «toute possibilité d'un grand revers militaire», quelques jours à peine avant que les forces de ce même commandant fussent écrasées et en déroute. (Cagle et Manson, *op. cit.*, pp. 112-116; Marguerite Higgins dans *War in Korea*, p. 33; Karig, *op. cit.*, p. 375. Voir aussi l'article du commandant M. W. Cagle, *Errors of the Korean War*, dans *USNIP* de mars 1958, pp. 31-35; et l'ouvrage *Years of Trial and Hope*, par Harry S. Truman, New-York, 1956, pp. 364-367.)

ravitaillement de l'ennemi autour de Pusan. Le plan était certainement magnifique, à condition qu'il fût possible de l'exécuter. On admettait généralement que c'était une opération risquée et que les chances étaient très défavorables<sup>25</sup>. Néanmoins, contre une opposition quasi-unanime, non seulement de ses subalternes militaires et navals en Corée, mais aussi de ses supérieurs à Washington, MacArthur réussit à obtenir l'approbation de son plan et remporta l'une des victoires militaires les plus brillantes du siècle.

Les destroyers canadiens n'eurent pas un rôle très brillant à jouer dans l'opération d'Inchon. L'amiral Andrewes avait été nommé commandant de la force opérationnelle 91, aussi appelée « Force de blocus et de couverture », qui comprenait un porte-avions (*Triumph*), un croiseur (*Ceylon*), huit destroyers et quinze navires de la marine de la République de Corée<sup>26</sup>. Cette force était chargée de plusieurs missions importantes: elle devait diriger des opérations de reconnaissance et de couverture avant le jour J; protéger les navires transportant les troupes d'attaque à Inchon; maintenir le blocus naval de la côte ouest de la Corée, au sud du 39°35' nord<sup>27</sup> et remplir les autres missions d'interdiction qui pourraient lui être confiées. Afin de simplifier les opérations de blocus et d'escorte, l'amiral Andrewes divisa ses forces en un Groupe du Nord (TG 91.1) et un Groupe du Sud (TG 91.2). C'est aux navires canadiens, réunis pour la première fois en Corée en une division ayant son propre commandant, qu'échurent les tâches assez prosaïques du Groupe du Sud (TG 91.2). Le capitaine Brock qui en était le commandant devait:

1. Convoyer le groupe de transport des forces assaillantes;
  2. Maintenir le blocus de la côte entre les parallèles 35°45' et 36°45' nord;
  3. Faire la chasse des sous-marins ennemis au cas improbable où ils se montreraient dans cette région.
- Pour l'exécution de ces tâches, le capitaine Brock avait à sa disposition les trois destroyers canadiens et quelques navires légers de la Marine coréenne.

Il faut admettre que la contribution canadienne au succès du débarquement d'Inchon fut minime. Les destroyers s'acquittèrent de leurs fonctions avec leur efficacité et leur célérité coutumières, mais comme l'ennemi ne fit aucune opposition au passage des transports et qu'aucun sous-marin hostile n'apparut sur la scène, le récit des opérations de la Marine royale du Canada pendant et après le débarquement n'est guère passionnant. Toutefois, pendant cette période, il y eut toujours au moins un des destroyers canadiens en patrouille le long des côtes et il arriva que celui-ci eut la chance de participer à des aventures intéressantes.

Pendant la semaine qui précéda la nouvelle organisation du groupe opérationnel, le *Sioux* fut employé au blocus de la côte ouest en compagnie du *Ceylon*. Cette patrouille ne fut pas tout à fait sans incident, car le *Sioux* participa à l'interception de navires soupçonnés de vouloir forcer le blocus, inspecta des jonques et des sampans d'apparence douteuse, fit sauter quatre mines ennemies et, de concert avec le *Ceylon*, bombardarda des installations ennemies sur la terre ferme, à la pointe Fankochi<sup>28</sup>. Le 14 septembre, le *Sioux* quitta le *Ceylon* pour devenir l'élément opérationnel 91.22 dans la région de Kunsan. Après la réorganisation, les destroyers canadiens et leurs collègues de la République de Corée devinrent responsables du blocus de cette partie de la côte. Le *Sioux* continua de patrouiller les abords de Kunsan jusqu'au 17 septembre sans relever le moindre signe d'activité de la part de l'ennemi. Ce jour-là, il fut relevé par le *Cayuga* et alla rejoindre l'*Athabaskan* pour participer à l'escorte des convois.

Le *Cayuga*, dont le capitaine était aussi commandant du groupe opérationnel 91.2, ne resta pas longtemps près de Kunsan, mais étendit ses opérations de patrouille à toute la région dont le groupe était responsable. Pendant cette mission du *Cayuga*, le maintien du blocus fut confié principalement aux trois navires coréens qui se trouvaient sous le commandement du capitaine Brock: le chasseur de sous-marins 704, le *YMS 306* et le *YMS 307*. Ces trois petits navires de la République de Corée méritaient bien la confiance qu'on leur témoignait; non seulement accomplirent-ils leurs tâches avec enthousiasme et efficacité, mais ils recueillirent des renseignements précieux sur les opérations de l'ennemi dans les îles et sur la terre ferme.

Le *Cayuga* passa trois jours sans incidents à cette patrouille de blocus sur la partie de la côte qui lui était assignée. C'est pendant cette période que le capitaine Brock, horrifié par les conditions misérables d'existence de quelques-uns des habitants des îles, dressa les premiers plans provisoires de l'opération désignée par la suite sous le vocable « Opération Comeback », qui avait pour but de secourir les habitants des îles de la côte ouest. Il prit lui-même la première mesure dans ce but en établissant une réserve de pêche pour les habitants de l'île Kokunsan, dont le principal gagne-pain avait été détruit par le rigide blocus naval.

L'*Athabaskan* arriva le 20 septembre pour prendre la relève du *Cayuga* et commença aussitôt une faction de patrouille qui dura neuf jours. Cette période fut marquée de quelques incidents intéressants qui méritent une description plus détaillée. Quelques heures à peine après que l'*Athabaskan* eut pris sa place, le *Cayuga* vint le rejoindre de nouveau pour la surveillance de la côte, car le *Sioux*, n'ayant qu'à convoier un seul pétrolier, n'avait pas besoin de son aide. Les deux navires formulèrent

alors un plan d'attaque sur deux ponts d'une route côtière dans la région de la baie Beijaa<sup>29</sup> car les troupes ennemies qui avaient encerclé Pusan avaient commencé un mouvement de retraite et il était de la plus haute importance de couper leurs lignes de communication et de les empêcher de remonter vers le nord pour se joindre à leurs forces devant Séoul. Un détachement du *YMS 307* fut envoyé reconnaître les lieux, mais il se heurta à une forte résistance de l'ennemi et dut se retirer, non sans avoir découvert que ces ponts étaient déjà attaqués par les avions des Nations Unies. Le plan de l'attaque des ponts fut en conséquence abandonné et les deux destroyers passèrent la matinée du 22 septembre à bombarder des objectifs militaires dans la baie Beijaa. Le même soir, le *Cayuga*, ayant constaté que le degré de salinité de l'eau d'alimentation de ses chaudières avait atteint un niveau dangereux à la suite d'une défectuosité de ses appareils, quitta la région de Kunsan pour rentrer à Sasebo.

Dans la nuit du 22 septembre, l'*Athabaskan* se rapprocha de la côte pour appuyer le transport rapide américain *Horace A. Bass*<sup>30</sup> qui mettait à terre un détachement de fusiliers marins coréens, près de Nampo. Après avoir exécuté le raid prévu, le détachement fut rembarqué sans incident, sauf que le *Bass* fut pris sous le feu de l'ennemi pendant qu'il se retirait. Le lendemain matin, l'*Athabaskan*, accompagné du patrouilleur coréen 704, entra dans le Poryon Po<sup>31</sup> afin de bombarder les positions ennemies autour de la baie. Plusieurs emplacements d'artillerie et postes d'observation furent bombardés de plein fouet, dix entrepôts d'approvisionnements et abris de troupes furent détruits, et deux jonques dissimulées dans le port furent mises en miettes avant que les deux navires aient repris la mer pour continuer leur destruction ailleurs.

L'opération la plus importante que l'*Athabaskan* et le 704 exécutèrent ensuite fut dirigée contre deux petites îles situées à l'entrée du port de Kunsan, Piun-to et Youjiku-to<sup>32</sup>, qu'on pensait occupées par de faibles détachements de police de l'ennemi. Dans la matinée du 25 septembre, l'*Athabaskan* attaqua l'île de Piun-to en y envoyant ses deux vedettes à moteur et un détachement de trente volontaires spécialement entraînés à cette fin, sous le commandement du lieutenant-commander T. S. R. Peacock, de la Marine royale du Canada. Le débarquement eut lieu sans opposition, car tous les hommes d'âge militaire s'étaient réfugiés sur un îlot situé à un demi-mille de là. Un peloton du détachement les poursuivit jusque-là et on fit subir un interrogatoire aux chefs des réfugiés. On ne découvrit aucun indice d'armes ou d'installations militaires, et les Canadiens se retirèrent.

Dans l'après-midi, ce fut le tour des Coréens du Sud à qui avait échoué la tâche d'aller reconnaître l'île de Youjiku-to. Mais ceux-ci n'eurent pas la même chance

que les Canadiens. Lorsque les vedettes du 704 et du *YMS 306* voulurent aborder l'île, sous le couvert des canons de l'*Athabaskan*, elles furent accueillies par un feu de mitrailleuses. Mais les Coréens pressèrent leur attaque et l'ennemi se replia sur la terre ferme. Ayant constaté que l'île était occupée par des forces ennemies et n'étant pas préparés à s'emparer de l'île et à la défendre contre de fortes contre-attaques, les Coréens du Sud se retirèrent. Cette tentative ne leur avait coûté que trois blessés légèrement. Une petite fille blessée au cours du débarquement fut ramenée à bord de l'*Athabaskan* où elle mourut subséquemment et fut inhumée en mer.



**L'officier commissionné David Hurl attache une charge à une mine ennemie, que tient fermement le matelot de 2<sup>e</sup> classe Edward Dalton.**

Lorsque les navires coréens s'étaient approchés de terre pour appuyer leurs groupes de débarquement, le 704 avait aperçu une mine près de l'île<sup>33</sup>. Le lendemain matin, à marée basse, l'*Athabaskan* envoya ses vedettes à moteur avec une chaloupe de 14 pieds pour vérifier cette découverte. Une mine fut trouvée immédiatement et marquée d'une bouée, afin qu'on pût l'examiner plus tard à loisir; une deuxième mine fut coulée, tandis que deux autres étaient repérées, et leur emplacement fut marqué avant que la marée montante les eût recouvertes.

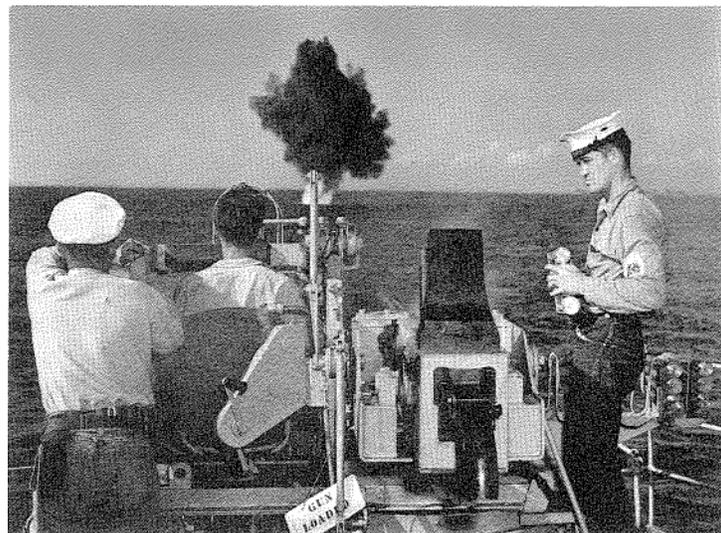
Le 27 septembre, la marée basse se produisait à 9 h. et l'*Athabaskan* renvoya ses vedettes et la chaloupe explorer le champ de mines. À cause du danger des mines et du peu de profondeur de l'eau à cet endroit, il eût été peu sage pour le navire de s'approcher d'assez près du rivage pour couler les mines avec ses canons de 40 mm. Le problème devenait plus compliqué du fait qu'il était difficile de les couler avec des balles de fusil seulement. La solution adoptée par l'*Athabaskan* était peu orthodoxe et exigeait des nerfs d'acier, des mains sûres et une navigation experte, mais elle réussit. La vedette remorquait la chaloupe jusqu'à ce qu'on aperçût une mine. La chaloupe portant M. D. W. Huri, officier d'artillerie de la Marine royale du Canada, l'expert en

démolition de l'*Athabaskan*, s'approchait à la rame. Évitant soigneusement toute collision qui eût mis en miettes la chaloupe et ses occupants, le rameur approchait l'embarcation près de la mine et la retenait en place, pendant que bd. Hurl et ses aides attachaient une charge de démolition munie d'un cordeau Bickford aux anneaux d'amarrage de la mine. Après avoir mis le feu à la mèche, la chaloupe s'éloignait rapidement et se tenait à une distance respectueuse jusqu'à l'explosion. Puis, on revenait aux mines afin d'en faire sauter encore quelques-unes avant le retour de la marée. Il arrivait que la charge explosive ne fit que trouer l'enveloppe extérieure de la mine qui coulait ensuite, mais quelquefois la charge détonait la mine et il se produisait une formidable explosion. Le spectacle suffisait presque à faire oublier le danger de l'opération. Par cette méthode, M. Hurl et son groupe purent détruire quatre mines avant que la marée les eût obligés à suspendre leurs opérations<sup>34</sup>.

À midi, le même jour, le navire australien *Bataan* vint se joindre à l'*Athabaskan* pour la patrouille de la côte. On avait rapporté que les communistes, alarmés par le débarquement des Coréens du Sud deux jours auparavant, avaient renforcé la garnison de Youjiku-to de plusieurs centaines d'hommes, et les destroyers réunirent leurs forces pour bombarder méthodiquement l'île. Le lieutenant C. A. Sturgeon, de la Marine royale du Canada, officier d'artillerie de l'*Athabaskan*, s'étant approché du rivage à bord d'une vedette d'où il dirigeait par radio le feu des deux navires, le bombardement fut exécuté avec une grande précision et les cibles désignées furent détruites l'une après l'autre.

La nuit suivante, le *Bataan* resta dans la région de Kunsan, tandis que l'*Athabaskan* se rendait aux environs

#### **Le *Sioux* détruit une mine ennemie.**



de l'île d'Ammin-to<sup>35</sup> pour y surveiller le trafic côtier de l'ennemi. Comme d'habitude, on ne décéla aucun mouvement, et le lendemain matin (28 septembre) le destroyer canadien retourna à Youjiku pour y continuer son travail de destruction des mines. Les embarcations du Bataan vinrent se joindre à cette opération au cours de laquelle on en coula quatre et on découvrit un nouveau champ de mines. Dans l'après-midi, les deux navires bombardèrent de concert la région de la baie Beijaa que le *Cayuga* et l'*Athabaskan* avaient déjà bombardée le 22. Après ce bombardement, l'*Athabaskan* alla reprendre sa patrouille nocturne dans la direction du nord. En cours de route, on aperçut plusieurs centaines de civils travaillant au creusage de tranchées et à la préparation d'installations militaires sur l'île Pechanko-to<sup>36</sup>. Se rapprochant de la côte, l'*Athabaskan* se prépara à interrompre leur travail au moyen de ses canons de quatre pouces. Les ordres permanents aux navires des Nations Unies leur commandaient de déployer tous les efforts pour épargner la population civile. Dans ce cas, les civils firent preuve d'un louable esprit de coopération, car le commandant remarqua qu'ils se dispersèrent avec beaucoup plus de célérité que de dignité longtemps avant la première salve<sup>37</sup>.

Après une autre nuit infructueuse passée à la recherche des jonques ennemies au large d'Ammin-to, l'*Athabaskan* partit pour Inchon dans la matinée du 29 septembre. Là, les notes de patrouille furent passées au navire australien *Warramunga* qui venait de relever à la patrouille de Kunsan. Après s'être ravitaillé en combustible, l'*Athabaskan* prit à son bord le commandant des forces du blocus de la côte ouest, l'amiral Andrewes, qui se rendait au Japon. Dans la matinée du 30, l'*Athabaskan* était déjà de retour à Sasebo où il se joignit au *Cayuga* et au *Sioux*.

On peut dire sans exagération que le succès du débarquement à Inchon avait changé complètement la situation militaire en Corée. La ville d'Inchon fut capturée le lendemain du débarquement, le champ d'aviation de Kimpo le 17 septembre et, le 19, les forces des Nations Unies avaient atteint la rivière Han. Pendant un jour ou deux, on craignit que le débarquement n'eût pas les effets espérés<sup>38</sup>, car les communistes tinrent solidement le périmètre de Pusan jusqu'à la nuit du 17 septembre. C'est alors que leur résistance commença à faiblir; le 25 septembre, les fusiliers marins se battaient dans Séoul et l'armée nord-coréenne fuyait en déroute vers le 38<sup>e</sup> parallèle.

Le haut commandement des Nations Unies fut ensuite appelé à prendre une décision quant au franchissement du parallèle, et la question était encore à l'étude à l'Assemblée générale lorsque la 3<sup>e</sup> Division de la République de Corée prit les devants et traversa la frontière le 1<sup>er</sup> octobre. MacArthur n'avait aucune hésitation à ce sujet, car le 26 septembre, le lendemain du jour où il avait annoncé la capture de Séoul<sup>39</sup>, il avait ordonné à ses planificateurs de préparer un programme d'invasion de toute la Corée du

Nord<sup>40</sup>. Les prévisions de MacArthur se trouvèrent confirmées le lendemain lorsque les chefs de l'état-major combiné l'autorisèrent à poursuivre ses opérations au nord du parallèle, à condition qu'au préalable il ne fût entré de forces chinoises ou soviétiques importantes dans la Corée du Nord, ou qu'il n'y eût aucun danger de cette source<sup>41</sup>. La menace de la participation des troupes chinoises fut exprimée le 30 septembre par Chou En-lai, et il la répéta le 3 octobre à l'ambassadeur de l'Inde à Pékin, lorsqu'il dit que si des forces non-coréennes franchissaient le parallèle, l'armée chinoise traverserait le Yalou. Cette menace, évidemment destinée à intimider l'Assemblée générale, n'eut pas le résultat souhaité et, le 4 octobre, la Commission politique adopta une résolution autorisant MacArthur à prendre « toutes les mesures voulues ... pour assurer des conditions de stabilité en Corée<sup>42</sup> ». Le 9 octobre, les chefs de l'état-major modifièrent leurs instructions à MacArthur quant à la cessation des opérations au nord du parallèle au cas du danger de l'entrée de la Chine ou des Soviétiques dans la guerre; ils déclaraient maintenant que seule la rencontre de forces importantes de cette source pourrait motiver l'arrêt de l'avance vers le Nord<sup>43</sup>. Le même jour, 9 octobre, les forces des Nations Unies déclenchaient leur principale attaque au delà du parallèle.

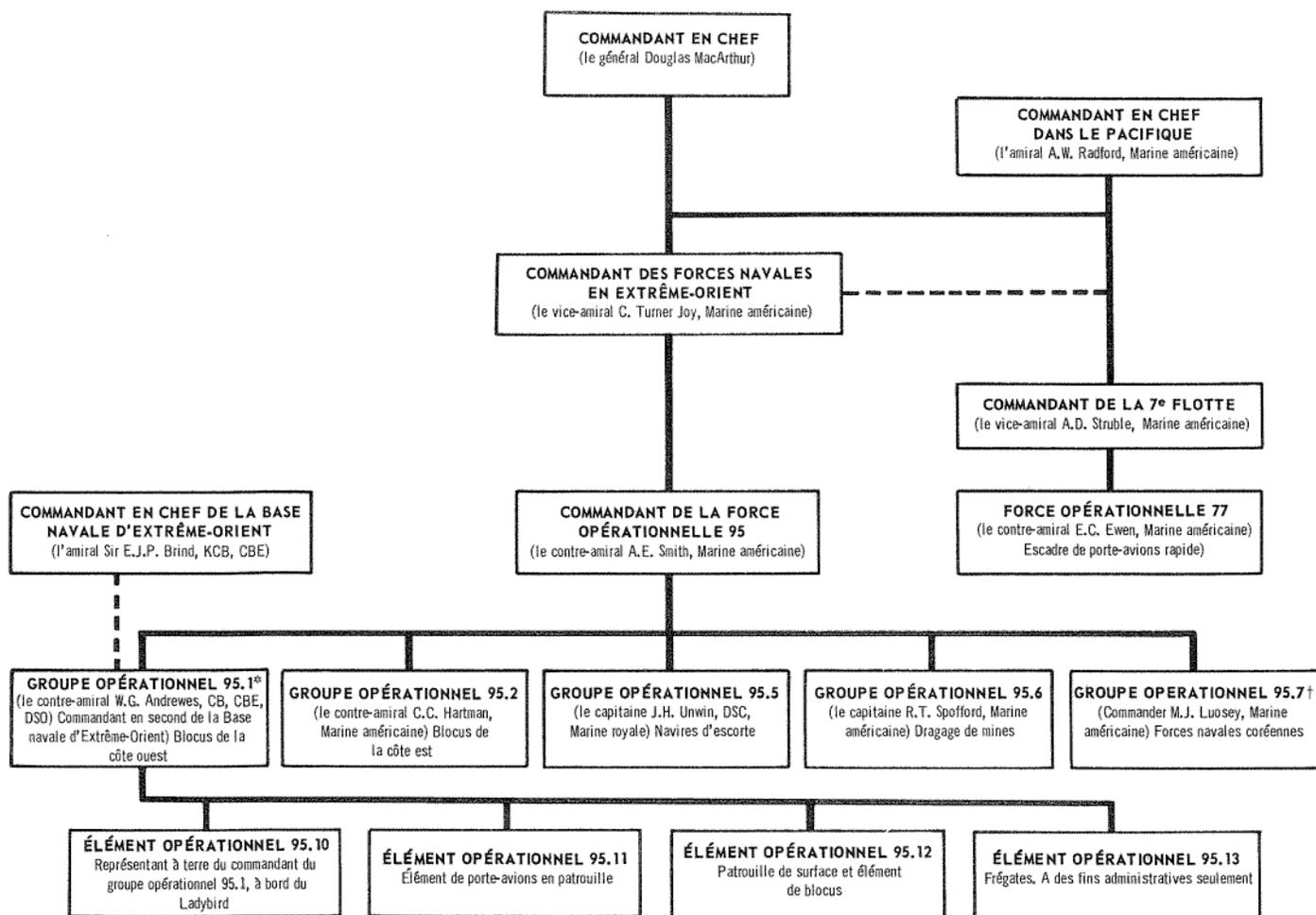
Le succès étonnant de l'aventure d'Inchon avait encouragé MacArthur à inclure un autre débarquement amphibie dans ses plans en vue de la destruction complète de l'armée nord-coréenne et de l'invasion de toute la péninsule. Devant l'attaque des troupes de la Corée du Sud sur le front est et de la Huitième Armée américaine, accompagnée des contingents des Nations Unies, sur le front ouest, les Coréens du Nord reculaient rapidement. Mais MacArthur voulait détruire les communistes et non pas seulement les repousser au delà du Yalou; aussi, décida-t-il à cette fin d'organiser le lancement de troupes aéroportées, combiné avec un débarquement amphibie afin de couper la retraite du plus grand nombre possible d'ennemis. Ce plan comportait le parachutage du 187<sup>e</sup> Régiment aéroporté près de Sunchon, centre routier et ferroviaire situé à 30 milles au nord de Pyongyang, capitale de la Corée du Nord, et cette opération eut lieu le 20 octobre.

L'opération amphibie était une entreprise de beaucoup plus grande envergure. Comme celui d'Inchon, le débarquement à Wonsan était une inspiration du général MacArthur et il fut entrepris malgré l'avis contraire de ses principaux commandants. Les autorités navales américaines en particulier s'opposaient à une opération de cette nature. Il est facile de voir maintenant, comme il aurait dû l'être alors, que la Marine avait raison. En premier lieu, disait-elle, cette opération était inutile; deuxièmement, elle retirerait du front de combat deux des meilleures divisions pendant presque un mois, à un moment des plus critique; troisièmement, elle

immobiliserait les installations portuaires d’Inchon dont on avait grandement besoin<sup>44</sup>. Mais on passa outre à toutes ces objections\* et les forces navales des Nations Le commandant Cagle affirme (*ibid.* p. 32) que les aides personnels de MacArthur empêchèrent l’amiral Joy, commandant de toutes les forces navales des Nations Unies en Corée, qui, en cette qualité, devait être l’un des principaux conseillers du quartier général à Tokyo, d’exposer les objections de la Marine au général. Le commandant est convaincu que l’une des principales raisons pour lesquelles on ne renonça pas au débarquement de Wonson, c’est que le major-général Almond voulait garder son commandement indépendant. Aussi incroyable que cela puisse paraître, Almond n’exerçait pas seulement le commandement du 10<sup>e</sup> Corps, mais il occupait aussi ks postes de commandant général en second et de chef de l’état-major de MacArthur. Si le 10<sup>e</sup> Corps et la Huitième Armée avaient continué de fonctionner conjointement, il n’eût pu garder son commandement indépendant. Cette histoire incroyable est racontée par le capitaine M. Blumenson dans un article de la revue *Army* (périodique de l’Association de l’armée américaine), sous le titre *MacArthur’s Divided Command*, novembre 1956, p. 38.

Unies durent organiser le débarquement à l’endroit désigné par le général MacArthur.

Pendant la préparation de ces plans importants, les trois destroyers canadiens passèrent la plus grande partie du temps dans le port de Sasebo à nettoyer leurs chaudières, exécuter de menues réparations et, généralement, à se préparer à la prochaine mission que leur assignerait le commandant du groupe opérationnel 95.1.† Bien qu’ils fissent maintenant partie du groupe 96.1, au lieu du 96.53, les navires canadiens étaient encore sous le commandement de l’amiral Andrewes et employés sur la côte ouest. Seuls le numéro et la désignation officielle de leur groupe opérationnel avaient été changés. La nouvelle organisation, entrée en vigueur le 12 septembre, était la suivante:



\*L’amiral Andrews servait deux maîtres: en qualité de commandant du groupe opérationnel 95.1, il dirigeait les opérations navales de la côte ouest de la Corée; en celle de commandant en second de la Base navale d’Extrême-Orient, il était responsable de la défense de Hong-Kong.

†Les éléments des forces navales de la République de Corée, sauf dans les cas d’opérations spéciales, étaient sous le commandement du groupe opérationnel 95.1.

Cette organisation du commandement, avec quelques légères modifications apportées de temps à autre, resta en vigueur jusqu'au 3 avril 1961.

Lorsque le *Cayuga* revint à Sasebo pour y subir des réparations, vers la fin de septembre, le capitaine Brock présenta à l'amiral Andrewes un plan en vue du rétablissement des îles de la côte ouest. Ce plan comportait le déplacement des éléments communistes qui restaient encore sur les îles, la restauration de la loi et de l'ordre par les troupes et la police coréennes, le don d'aliments et d'approvisionnements médicaux et l'établissement de zones de pêche qui permettraient aux insulaires de continuer leur principale et parfois unique industrie. Le plan du capitaine Brock fut approuvé immédiatement et un ordre opérationnel esquaissa la méthode à adopter pour l'application de ce programme désigné sous le nom de « Opération Comeback ». Le commandement en fut confié au capitaine Brock, et les navires *Cayuga* et *Sioux*, ainsi que quelques navires coréens, lui furent attribués pour l'accomplissement de sa mission.

Mais avant qu'on eût terminé les préparatifs en vue d'obtenir l'appui des forces navales coréennes et de réunir les approvisionnements d'aliments et de produits médicaux à distribuer aux insulaires, le chef de l'état-major naval canadien, le vice-amiral H. T. W. Grant, C.B.E., D.S.O., C.D., vint visiter le théâtre des hostilités en Corée, et le capitaine Brock alla le rencontrer à Tokyo avec le *Cayuga*. L'amiral Grant resta sur le navire, sauf pour quelques visites aux autres destroyers canadiens et aux ports de Sasebo et d'Inchon, jusqu'au 12 octobre, alors que le *Cayuga* le reconduisit à Tokyo.

Lorsque le *Cayuga* revint à Sasebo reprendre sa place dans le Groupe opérationnel 95.1, les événements en Corée avaient causé l'abandon du plan primitif de l'«Opération Comeback ». La défaite écrasante des communistes en Corée du Sud avait rendu inutile la présence des destroyers pour cette opération, dont tous les détails furent confiés à la Marine coréenne. Il est regrettable que le capitaine Brock n'ait pu accomplir personnellement cette mission dont il avait conçu le plan et qui mettait en relief son habileté et ses qualités humaines.

Dans l'intervalle, des événements de la plus haute importance se préparaient sur la côte est. Le débarquement de Wonsan devait bientôt avoir lieu, et l'on réunissait les éléments de la grande armada amphibie qui se porterait à l'attaque. Vu que Wonsan se trouvait bien au nord du 38<sup>e</sup> parallèle, on avait décidé de donner à ce débarquement le caractère d'une opération des Nations Unies plutôt que des forces navales américaines et, à cette fin, on y avait affecté le plus grand nombre possible de navires des Nations Unies<sup>45</sup>. Ce fut l'*Athabaskan* qui y représenta le Canada.

Le 10 octobre, l'*Athabaskan* partit de Sasebo en compagnie du *Cockade*, de la Marine royale, et du *Warramunga*, de la Marine australienne, pour aller se joindre au groupe opérationnel 95.2 chargé d'appuyer le débarquement du feu de ses canons et qui faisait partie de la Force opérationnelle combinée 7, chargée des opérations du débarquement. La jonction eut lieu le lendemain, et le groupe 46 se mit en route pour l'exécution de ses missions de bombardement. La première de ces missions visait la ville industrielle de Chongjin, située à environ cinquante milles au sud de la frontière de l'URSS. Le bombardement fut exécuté le 12 octobre par le cuirassé *Missouri* et les croiseurs *Helena*, *Worcester* et *Ceylon*, protégés par l'écran des destroyers. Les cibles désignées étaient les systèmes de communications routières et ferroviaires, ainsi que les installations purement militaires, vu que les États-Unis avaient adopté pour ligne de conduite de laisser à l'aviation les cibles stratégiques, telles que les raffineries de pétrole et les usines. Le fait que les grandes usines métallurgiques Mitsubishi à Chongjin se trouvaient au centre d'une concentration ferroviaire donna l'occasion au *Missouri* de démolir complètement cette cible stratégique et l'aviation ne dut pas trop s'offenser du fait que quelques obus de seize pouces avaient manqué les voies ferrées\*.

Le lendemain, 13 octobre, le groupe d'appui d'artillerie se dispersa temporairement le long de la côte au nord de Wonsan à la recherche d'objectifs utiles. L'*Athabaskan*, chargé de la protection et de la détection des mines, précéda le *Worcester* et le *Ceylon* vers l'objectif qui leur avait été désigné, le petit port de Tanchon non loin de Songjin. Comme d'habitude, il n'y eut aucune résistance de la part de l'ennemi et le bombardement fut efficace. L'*Athabaskan* aperçut une mine flottante et la détruisit du feu de ses canons.

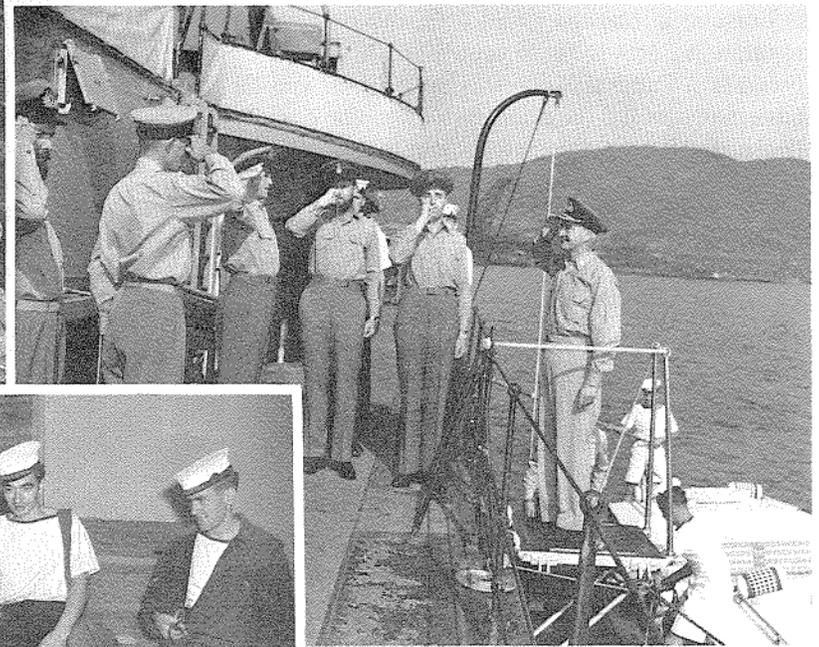
Pendant tout le reste de l'opération de Wonsan, l'*Athabaskan* eut une tâche monotone. Comme son commandant le mentionna dans son rapport, le débarquement de Wonsan fut une série de désappointements. Le 10 octobre, jour même où l'*Athabaskan* sortait de Sasebo pour se joindre au groupe opérationnel 95.2, les troupes du 1<sup>er</sup> Corps de la République de Corée capturaient la ville que l'armada de 250 navires s'était proposé d'attaquer. Le même jour encore, un petit détachement improvisé de dragueurs de mines commença le nettoyage du chenal d'accès à Wonsan et découvrit bientôt que tout le port était rempli de mines. Le 12, deux des dragueurs, les navires

---

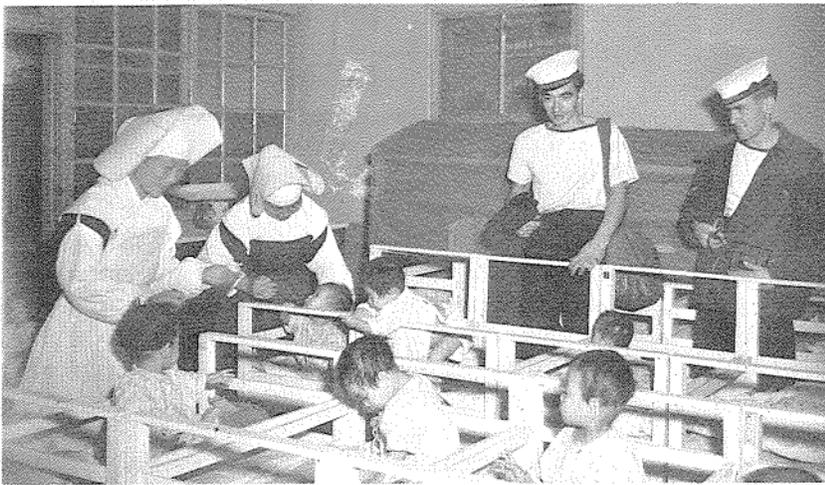
\*Après que le *Missouri* eut cessé son bombardement, on reçut un message du commandant de la 7<sup>e</sup> Flotte avertissant tous les navires de s'en tenir aux objectifs militaires et aux moyens de communication et de ne pas épiéter sur les cibles de l'aviation. (Karig, *op. cit.* pp. 336-337).



Le *Cayuga* apporte des vivres à des habitants affamés des îles de la côte ouest de la Corée, en septembre 1950.



Le chef d'état-major naval, le vice-amiral H.T.W. Grant, monte à bord du *Sioux*, au son de la cornemuse, pendant sa visite dans les eaux coréennes, en octobre 1950.



Des marins canadiens assistent à la distribution de leurs dons de chocolat à des enfants d'un orphelinat d'Inchon.

américains *Pirate* et *Pledge*, sautèrent sur des mines et coulèrent avec de lourdes pertes. Le 19 octobre, quand de troupes d'assaut arrivèrent en face de Wonsan, on n'avait pu encore nettoyer le chenal d'accès aux plages et alors commença la période d'attente que les fusiliers marins appelèrent sarcastiquement « Opération Yo-Yo ». Pendant douze heures, les navires chargés de troupes entassées comme des sardines, passèrent le temps à naviguer vers le sud, puis refirent la route en sens inverse, vers le nord, pendant les douze heures suivantes. Pendant six jours et six nuits, la flotte de débarquement effectua ce va-et-vient.

Le 25 octobre, les dragueurs de mines annoncèrent enfin que le chenal était ouvert et, au lever du jour, le 26, les premières vagues d'assaut débarquaient sous les sourires narquois des Coréens du Sud et les moqueries des pilotes de la 1<sup>re</sup> Escadre d'aviation de marine qui s'amuserent beaucoup plus de ce spectacle que les

fusiliers marins des troupes de débarquement. Trois jours plus tard, la 7<sup>e</sup> Division d'infanterie débarquait sans opposition à Iwon, petit port situé entre Hungnam et Songjin. À la fin d'octobre, le 10<sup>e</sup> Corps était revenu sur le sol de Corée, prêt à reprendre la bataille dont on l'avait retiré un mois auparavant.

Pendant tous ces événements, l'*Athabaskan* menait une existence bien peu martiale. Au cours de toute l'opération, il n'eut pas même l'occasion de tirer un seul coup sur l'ennemi, car lorsqu'il accompagnait les gros navires dans leurs missions de bombardement, il ne pouvait y participer à cause de la portée insuffisante de ses canons. En réalité, ses seules opérations militaires, à part la destruction de mines ennemies, furent dirigées contre les harengs inoffensifs de la mer du Japon! Deux fois, son installation de sonar signala la présence d'objets sous-marins que l'on attaqua aussitôt. Chaque fois, les explosions des bombes apportèrent la preuve évidente que

les objectifs signalés n'étaient que des bancs de poissons.

Toutefois, pendant son séjour sur la côte est, l'*Athabaskan* acquit une expérience précieuse dans les opérations de flotte. Après les bombardements du 12 et du 13 octobre, il fut employé au convoi des grosses unités jusqu'au 21, alors qu'il fut affecté à la distribution du courrier aux divers navires. Bien que pas très exaltant, ce travail ne fut pas toujours monotone. Le 21, par exemple, le destroyer canadien reçut l'ordre de transporter le vice-amiral A. D. Struble, commandant de la 7<sup>e</sup> Flotte, du *Missouri* jusqu'au port intérieur de Wonsan et de le ramener ensuite à son navire. L'amiral resta à bord pendant plusieurs heures et, en partant, il fit cadeau de son pavillon au navire. Ce pavillon bleu, décoré de trois étoiles d'argent, est encore l'un des souvenirs les plus précieux de l'*Athabaskan*. L'une des tâches qui se révéla intéressante fut celle du transport des passagers et du courrier aux porte-avions rapides de la 7<sup>e</sup> Flotte au large de Wonsan. Il était émouvant de se rendre chaque matin aux rendez-vous et de voir les avions à réaction, se détachant en silhouette sur les rayons du soleil levant, s'élever en trombe des ponts des trois porte-avions<sup>47</sup>, entourés de leur écran de treize destroyers et survolés par les cinq hélicoptères de garde. Telles furent les tâches de l'*Athabaskan* jusqu'au 1<sup>er</sup> novembre, alors qu'en compagnie de quatre autres destroyers il eut à convoier le *Missouri* jusqu'à Sasebo. Lorsqu'il s'amarra aux côtés du ravitailleur en pétrole le lendemain, dans le port de Sasebo, l'*Athabaskan* avait tenu constamment la mer pendant vingt-quatre jours.

Pendant que l'*Athabaskan* était en service avec la Marine américaine sur la côte est, le *Cayuga* et le *Sioux* faisaient encore partie du groupe 95.1 sur la côte ouest. Rien de bien spécial ne se déroulait alors sur cette côte, où l'activité la plus importante était celle du déminage,

auquel les destroyers canadiens ne participaient pas.

Ils étaient principalement chargés du blocus de la côte au nord d'Inchon, du convoi des transports, et de la protection du porte-avions *Theseus*, de la Marine royale. La tâche assignée à ces deux destroyers n'était guère plus intéressante que celle de l'*Athabaskan* sur la côte est. Toutefois, le *Cayuga* l'échappa belle le 19 octobre.

Ce jour-là, il était en patrouille au nord d'Inchon, en compagnie du *Kenya*, de la Marine royale. Le *Cayuga* était en tête et les deux navires avaient pris la direction du nord vers Chinnampo lorsque l'opérateur du sonar à bord du *Cayuga* signala soudain la présence de mines à quatre cents mètres à l'avant. On savait qu'il y avait un champ de mines à bâbord et le *Cayuga* dut virer brusquement à tribord, tout en donnant un signal de virage d'urgence au *Kenya*. Il y eut quelques moments d'anxiété pendant que l'arrière du navire pivotait tout près des mines, mais le danger fut évité à temps et les deux navires s'en tirèrent indemnes. Un examen subséquent révéla que les hélices du *Cayuga* n'avaient manqué la première mine que de quelques pieds<sup>48</sup>.

Pendant le mois d'octobre, les opérations sur terre avaient tourné à l'avantage des Nations Unies. Pyongyang fut capturée le 19, et la Huitième Armée continua son avance vers le nord, ne rencontrant qu'une résistance intermittente jusqu'à ce qu'elle eût atteint Chonju à la fin du mois. Le long de la côte est, les forces de la République de Corée progressaient rapidement vers le nord et les éléments de la 6<sup>e</sup> Division coréenne atteignirent le Yalou dans la nuit du 26 octobre. Les troupes des Nations Unies parties de Wonsan et d'Iwon avançaient aussi à une allure satisfaisante contre une résistance sporadique.

Mais le tableau n'était pas aussi brillant qu'il le paraissait de prime abord, même au général MacArthur

#### L'*Athabaskan* entre au port de Kuré.

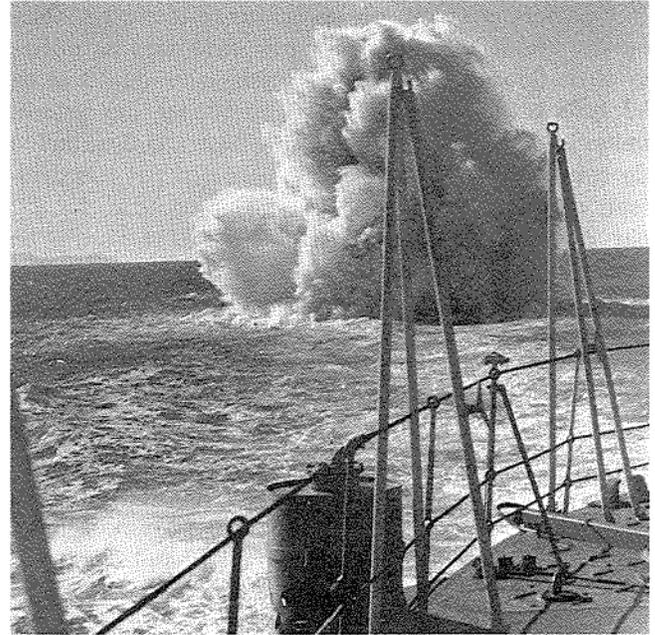




**Le Lt D. P. W. Kelly, du *Theseus*, de la Marine britannique, forcé d'abandonner son avion, un *Sea Fury*, dans la mer Jaune, monte à bord du *Sioux*.**

qui, avant la fin du mois, avait laissé entendre que ses hommes pourraient bien être de retour dans leurs foyers pour Noël. Toutefois, il fallait compter sur les intentions des communistes chinois. Depuis le milieu du mois, on rapportait de plus en plus fréquemment la présence de Chinois combattant aux côtés de leurs voisins de la Corée du Nord. Naturellement, il pouvait s'agir de volontaires, comme le gouvernement chinois le prétendait, mais cette explication n'était guère plausible. Si quelqu'un du quartier général de Tokyo se laissa prendre par ce subterfuge, c'est qu'il était peu intelligent et mal renseigné. Toutefois, il était possible que les Chinois ne voulussent qu'assurer la défense des aménagements hydro-électriques du Yalou, qui étaient essentiels à l'industrie de la Mandchourie. Dans ce cas, les forces des Nations Unies eussent pu procéder en sécurité à la destruction des débris de l'armée nord-coréenne.

Mais vu l'incertitude qui régnait quant aux intentions des communistes chinois, il paraissait à certains observateurs qu'il y avait lieu de s'inquiéter de la disposition des forces militaires des Nations Unies. Par exemple, il existait une large brèche entre la Huitième Armée à l'ouest et le 10<sup>e</sup> Corps à l'est, par laquelle les Chinois, s'ils décidaient d'attaquer en nombre, pouvaient lancer leurs troupes\* contre les flancs des deux armées†. En deuxième lieu, les troupes venant de Wonsan et d'Iwon ne présentaient pas un front solide et unique, mais progressaient par colonnes isolées dont les lignes de communication étaient extrêmement vulnérables à



**Une grenade sous-marine explose à l'arrière du *Cayuga*.**

une forte attaque des Chinois. Troisièmement, bien que l'avance de la Huitième Armée offrit un front plus ou moins solide, elle n'avait que peu de profondeur et ses lignes étaient trop faibles pour empêcher une trouée par des forces considérables; elle n'avait pas non plus de réserves à lancer dans la brèche dans un tel cas.

Mais si l'on avait quelque raison de s'inquiéter quant à la guerre sur terre, les forces navales des Nations Unies n'avaient que peu de tracas de cette nature. On ne prévoyait aucune opération amphibie, le problème des mines était résolu et l'ennemi ne détenait plus la côte sur une distance suffisante pour offrir des objectifs profitables aux canons des navires. Toute résistance aérienne, de surface ou sous-marine avait cessé. Dans de telles circonstances, il n'est pas étonnant que les équipages des destroyers canadiens aient pu espérer qu'au moins un de leurs navires serait bientôt renvoyé au Canada<sup>49</sup>. La Marine royale elle-même songeait en même temps à réduire ses forces dans les eaux coréennes. Il était évident que le commandant du groupe opérationnel 95.1 avait plus de navires qu'il n'en pouvait employer.

\*Le major général C. A. Willoughby, ancien chef des renseignements de MacArthur, a prétendu (*MacArthur, 1941-1951*, p. 388) que la nature du terrain dans la région de cette brèche ne permettait guère aux Chinois d'enfoncer un coin entre les deux armées. C'est là une absurdité évidente, comme on en relève un grand nombre dans l'ouvrage du général Willoughby. Les Chinois et les Coréens du Nord n'ont jamais été arrêtés par l'absence de routes pavées.

†Le général Omar Bradley fit remarquer qu'en cas d'attaque, « seule la diplomatie pourrait sauver le flanc droit de Walker ». (Karig, *op. cit.*, p. 374). Le général Walker était commandant de la Huitième Armée.

Les destroyers canadiens, comme tous les autres navires des Nations Unies, avaient été employés sans arrêt depuis trois mois et n'avaient eu que peu d'occasions de s'occuper de leur entretien ordinaire, ou d'accorder quelques congés à leurs équipages pendant les brèves relâches dans les ports. L'activité navale ayant diminué vers la fin d'octobre, l'amiral Andrewes profita de l'occasion pour envoyer les trois destroyers canadiens en visite à Hong-Kong.

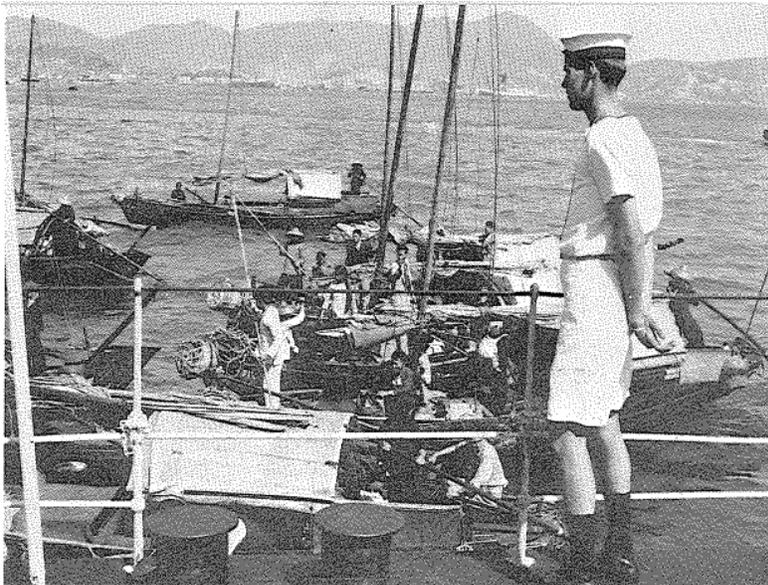
Le *Cayuga* et l'*Athabaskan*, qui se trouvaient tous deux dans le port de Sasebo, partirent ensemble pour Hong-Kong le 5 novembre. Le *Sioux*, qui faisait la patrouille de la côte ouest avec le *Theseus*, devait les suivre un peu plus tard. Le deuxième jour de leur voyage, les deux destroyers durent lutter contre une grosse mer résultant d'un violent typhon désigné sous le nom inoffensif de « *Clara* ». Les deux navires subirent de légers dommages. Mais, à bord de l'*Athabaskan*, les vagues énormes faillirent causer un accident tragique lorsque le matelot R. E. Elvidge fut balayé par-dessus bord, tandis que l'aumônier H. Todd échappait de justesse au même sort. Heureusement, le système de sauvetage de l'*Athabaskan* permit de rescaper le matelot avant qu'il eût été plus de quinze minutes dans la mer, et il fut ramené à bord sans avoir trop souffert de son plongeon. L'aumônier Todd, cependant, avait subi de fortes contusions lorsqu'il avait été projeté violemment sur la structure du navire, et dut être hospitalisé à Hong-Kong.



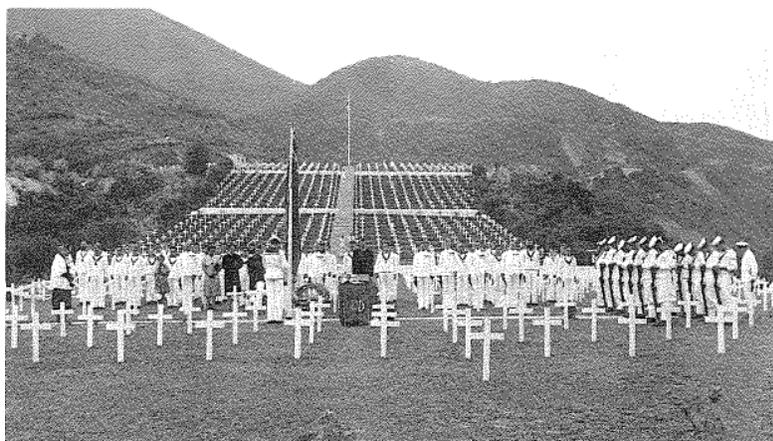
**L'*Athabaskan* s'arrête pour repêcher un marin enlevé par une lame pendant le typhon -Clara».**

Le *Sioux*, qui était sorti de Sasebo le 8 novembre en compagnie du *Theseus*, subit de plus graves dommages du typhon « *Clara* » que les deux autres destroyers. Obligé de foncer à toute vitesse dans de fortes vagues pour éviter le centre de la tempête, le *Sioux* fut fortement endommagé dans sa superstructure et perdit une baleinière et cinq radeaux Carley avant d'arriver à Hong-Kong le 11 novembre.

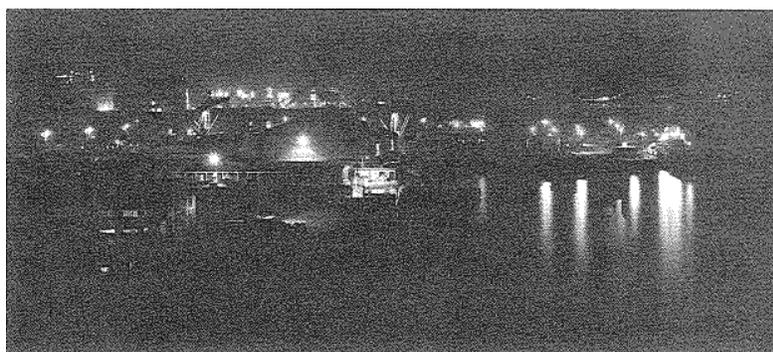
Les destroyers canadiens restèrent à Hong-Kong jusqu'au 16 novembre. Cette ville est le point de relâche favori des marins de plusieurs pays et, du



**Des colporteurs flottants assiègent le *Cayuga* à son arrivée à Hong-Kong.**



**Des membres des équipages du *Cayuga*, de l'*Athabaskan* et du *Sioux*, assistent à un service religieux au Cimetière militaire de Saiwan, à Hong-Kong, commémorant les Canadiens qui donnèrent leur vie pour défendre cette île.**



**Hong-Kong la nuit.**



**Le Cayuga,  
l'Athabwkan  
et le Sioux  
quittent Hong-Kong  
pour Sasebo,  
en novembre 1950.**

point de vue des équipages de la division des destroyers canadiens du Pacifique, elle garda sa bonne réputation. Les autorités britanniques firent tout en leur pouvoir pour rendre la visite agréable mais, pour la plupart des marins canadiens, il était suffisant de profiter de la première nuit passée à terre depuis leur départ du Canada le 5 juillet. Toutefois, la visite n'avait pas seulement un but récréatif, car la division

participa à deux exercices avec les navires de la Marine royale. On en profita aussi pour exécuter un grand nombre de réparations et de travaux d'entretien, et quand les navires quittèrent Hong-Kong ils ne portaient presque plus de traces des dommages causés par le typhon « Clara ». Le 16 novembre, la division reprit la mer pour retourner à la zone des opérations de guerre.

## Références

<sup>1</sup>Avec l'arrivée des destroyers canadiens, les forces navales du Commonwealth britannique sur le théâtre des hostilités en Corée comprenaient dix-huit navires. À la fin d'octobre 1950, la flotte des Nations Unies se composait de quatre-vingt-quatorze unités de combat, dont quatre porte-avions d'escadre et quatre porte-avions d'escorte, un cuirassé, neuf croiseurs, cinquante-quatre destroyers, six sous-marins et seize dragueurs de mines. J. A. Field, *History of United States Naval Operations Korea*, p. 365.

<sup>2</sup>Cette décision avait été prise à une réunion tenue le 6 juillet 1950 entre le vice-amiral Joy et le commandant britannique, le contre-amiral Andrewes.

<sup>3</sup>Citation de Cagle et Manson, *op.cit.*, p. 289.

<sup>4</sup>Capitaine W. Karig et autres, *Battle Report: The War in Korea* (New-York, 1952).

<sup>5</sup>Naturellement, la division conserva son identité aux fins de l'administration, et le capitaine Brock continua d'exercer son commandement en tant que CANCOMDESPAC.

<sup>6</sup>Le mot «train», s'applique à la flotte de pétroliers, de navires de munitions et d'approvisionnements de toutes sortes qui sont nécessaires pour permettre à une escadre navale de tenir la mer pendant des périodes prolongées.

<sup>7</sup>On trouvera un excellent compte rendu des combats du périmètre de Pusan (uniquement du point de vue des fusiliers marins) dans l'ouvrage *U.S. Marine Operations in Korea, 1950-1953*, Vol. 1, par Lynn Montross et le capitaine N. A. Canzone. Les premiers engagements sont aussi décrits par le major-général W. F. Dean, dans son *General Dean's Story*. D'excellentes descriptions de certaines actions individuelles se trouvent dans *Combat Actions in Korea*, du capitaine R. A. Gugeler. Des récits de témoins oculaires sur les opérations du début ont aussi été réunis par Marguerite Higgins, dans son ouvrage *War in Korea*.

<sup>8</sup>Le 12 août, l'unité 96.53.3 était composée d'un croiseur, le *Kenya*, et des deux destroyers canadiens.

<sup>9</sup>Les navires auxiliaires de la Marine royale ont des équipages civils et sont employés à l'entretien et au ravitaillement des autres navires de la Marine royale, tout comme les navires auxiliaires de la Marine royale du Canada

<sup>10</sup>Le capitaine Jay, du *Black Swan*, avait à ce moment été remplacé au commandement de l'élément 96.50 par le capitaine J. H. Unwin, du *Meunts Bay*, de la Marine royale.

<sup>11</sup>On fabriqua avec la douille du premier obus tiré un cendrier que l'on offrit plus tard au premier ministre, le t. h. Louis St-Laurent.

<sup>12</sup>C'est-à-dire entre les degrés de latitude nord 34°40' et 36°38'.

<sup>13</sup>C'est-à-dire approximativement du 36°38' nord jusqu'à tout près du 38° parallèle.

<sup>14</sup>Ochon-to fait partie du groupe de la Conférence et est située à 37 milles environ au nord-ouest de Kunsan, à 36°07' nord et 125°59' est. Les cartes américaines désignent cette île sous le nom de Ochong-do.

<sup>15</sup>Kogunsan-Kundo est le nom donné à ce groupe d'îles sur les cartes américaines; elles sont situées à 35°49' nord et 126°26' est.

<sup>16</sup>Les deux principales îles de ce groupe sont désignées sous les noms de So Wantsun et de Tei Wantsun sur les cartes de l'Amirauté. Sur les cartes américaines, elles portent les noms de Sangwangdung et Hawangdung, et sont situées approximativement au 35°36' nord et 126°06' est.

<sup>17</sup>Désigné sous le nom de Wi-Do sur les cartes américaines. Situé au 35°36' nord et 126°18' est.

<sup>18</sup>Le *Kenya* avait pour commandant le capitaine P. W. Brock, de la Marine royale, un Canadien autrefois de Montréal et Vancouver.

<sup>19</sup>Désignée sous le nom de Tokchok-to sur les cartes américaines; située au 37 14' nord et 126°08' est.

<sup>20</sup>Un officier de liaison britannique du *Kenya* accompagnait aussi la compagnie de débarquement.

<sup>21</sup>Cette île est désignée sous le nom de Yonghung-Do sur les cartes américaines; elle est située au 37°16' nord et 126°28' est. C'est dans cette île que le lieutenant E. F. Clark, de la Marine américaine, établit plus tard le quartier général de ses opérations clandestines, avant le débarquement à Inchon. Voir Cagle et Manson, *op.cit.*, p. 88.

<sup>22</sup>Désignée sous le nom de P'almi-do sur les cartes américaines. Située au 37°22' nord et 126°31' est.

<sup>23</sup>Ce fut dans cette île que le lieutenant Clark, dont nous avons déjà mentionné les opérations, découvrit un phare de navigation encore utilisable qui simplifia beaucoup la tâche des pilotes chargés de guider la flotte d'invasion dans le chenal dangereux d'Inchon.

<sup>24</sup>Taebu-do sur les cartes américaines. Située au 37 15' nord et 126°35' est.

<sup>25</sup>On rapporte que MacArthur lui-même estimait que les chances étaient de 5,000 contre 1, à l'encontre du succès du débarquement à Inchon, mais ajoutait qu'il était habitué à courir des risques semblables. (Cagle et Manson, *op. cit.*, p. 76.)

<sup>26</sup>Les navires canadiens *Cayuga*, *Athabaskan* et *Sioux*, les navires de la Marine royale *Cockade* et *Charity*, les navires de la Marine australienne *Bataan* et *Warramunga*, et le *Evertsen* de la Marine hollandaise, constituaient l'escadre de destroyers. Les forces navales coréennes se composaient de quatre PC (anciens chasseurs de sous-marins américains) et de onze YMS (anciens releveurs de mines américains).

<sup>27</sup>Le parallèle 39°35' nord était la limite septentrionale du blocus de la côte ouest par les Nations Unies. La ligne de démarcation entre l'est et l'ouest de la Corée avait été fixée par les autorités navales au méridien 128° est.

<sup>28</sup>Au 37°41' nord et 125°21' est. Aussi connue sous le nom de Tung-san-got.

<sup>29</sup>36°12' nord et 126°01' est.

<sup>30</sup>On trouvera la description des raids exécutés par ce navire dans l'ouvrage déjà cité de Karig, p. 152, et dans celui de Cagle et Manson, p. 292.

<sup>31</sup>36°22' nord et 126 32' est. C'est dans cette région que le *Bass* avait exécuté son raid.

<sup>32</sup>Désignées sous les noms de Piung-do et d'Osik-to sur les cartes américaines.

<sup>33</sup>Le lendemain, les forces navales américaines subirent leur première perte résultant de mines sous-marines, lorsque le *Brush* heurta une mine sur la côte est. (Cagle et Manson, *op. cit.*, p. 528.)

<sup>34</sup>M. Hurl fut l'objet d'une citation pour son travail de destruction des mines.

<sup>35</sup>Ammyon-do sur les cartes américaines; 36°30' nord et 126°22' est.

<sup>36</sup>Aussi connue sous le nom de Oejanggo-do; 36°24' nord et 126 21' est.

<sup>37</sup>Rapport des opérations de l'*Athabaskan*, septembre 1950.

<sup>38</sup>Le 17, le général MacArthur, pensant que son attaque avait porté trop au nord, ordonna au contre-amiral Doyle de commencer les préparatifs d'un débarquement amphibie à l'endroit d'abord choisi par la Marine américaine, à Kunsan. (Cagle et Manson, *op. cit.*, p. 102.)

<sup>39</sup>En réalité, la ville ne tomba pas avant le 28. Pendant les trois jours qui suivirent la capture annoncée de Séoul, les fusiliers marins perdirent 550 hommes au cours des combats livrés pour en prendre possession. (Lynn Montross, dans son article *Fleet Marine Force, Korea, USNIP*, août 1953, p. 839.)

<sup>40</sup>Cagle et Manson, *op. cit.*, p. 112.

<sup>41</sup>Montross et Canzona, *op. cit.* vol. III, pp. 6-7.

<sup>42</sup>Cagle et Manson, *op. cit.*, 111.

<sup>43</sup>*Ibid.*, 116.

<sup>44</sup>Nous ne mentionnons que les principales objections. Le sujet est traité au long dans l'excellent article du commandant Cagle, *Errors of the Korean War*, dans *USNIP*, mars 1958, pp. 31-35.

<sup>45</sup>La Grande-Bretagne, le Canada, l'Australie, la Nouvelle-Zélande, la France et la République de Corée contribuèrent des navires mais, naturellement, la plupart de ceux qui prirent part à l'opération étaient américains.

<sup>46</sup>Il comprenait les croiseurs américains *Worcester*, *Helena*, *Rochester*, le *Ceylon* de la Marine royale, trois destroyers américains et les trois destroyers du Commonwealth. Plus tard, on lui adjoignit le *Missouri* et ses destroyers d'escorte. Des changements survenus à divers intervalles au cours de l'opération accrurent ou diminuèrent la composition du groupe, mais à son maximum il comprenait un cuirassé d'escadre, cinq croiseurs et douze destroyers.

<sup>47</sup>À cette époque, le groupe comprenait le *Leyte*, le *Philippine Sea* et le *Valley Forge*, vu que le *Boxer* avait dû aller se ravitailler.

<sup>48</sup>Le quartier-maître W. J. Roberts, de la Marine royale du Canada, qui était de quart à la détection des mines lors de cet incident, fut cité dans les dépêches pour l'adresse et la vigilance dont il avait fait preuve en découvrant le champ de mines.

<sup>49</sup>Ils avaient d'excellentes raisons de l'espérer. Les messages échangés entre le quartier général de la Marine royale du Canada et les autorités des Nations Unies en Corée, pendant la période du 1<sup>er</sup> au 15 novembre, indiquaient que deux des destroyers canadiens seraient probablement libérés à brève échéance et que les services du troisième ne seraient requis que pour une courte période subséquente. (Voir la lettre du chef de l'état-major naval au ministre, en date du 21 novembre, et le mémoire du Directeur des plans et des opérations de la Marine au chef de l'état-major naval, en date du 15 décembre 1960. Ces deux documents sont reproduits dans le NS, 1650-40, Vol. 1.)



# L'INTERVENTION CHINOISE

Tandis que les destroyers canadiens, à Hong-Kong, recrutèrent leurs effectifs en vue de la mission suivante, on se préparait à réduire la puissance du groupe opérationnel 95.1, sur la côte ouest. Cette réduction avait été décidée lorsqu'on s'était rendu compte que l'Armée nord-coréenne avait subi une défaite décisive et que la péninsule coréenne, apparemment, serait bientôt tout entière aux mains des Nations Unies. Le plan comportait la fermeture de la base du Commonwealth aménagée à Sasebo et son transfert à Kuré<sup>1</sup>. L'amiral Andrewes lui-même se proposait de se replier sur Hong-Kong avec la plupart de ses grosses unités, y compris le porte-avions, et de laisser le groupe opérationnel 95.1 au *Ceylon*, sous les ordres du capitaine C.F.J.L. Ravies, D.S.C. de la Marine royale. Sept destroyers et quatre frégates devaient rester avec le croiseur.

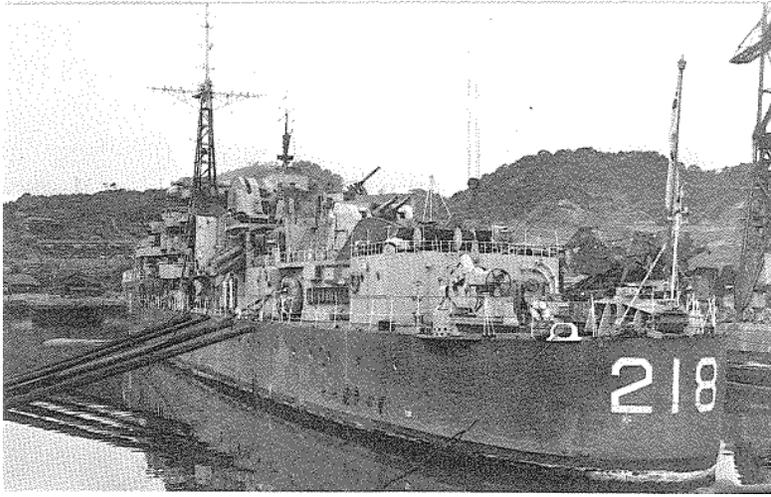
À partir de la mi-octobre, il devint de plus en plus évident que les communistes chinois intervenaient dans la guerre. Le quartier général de Tokyo ne s'inquiéta apparemment pas de cette menace au point de contremander le programme britannique de réduction du groupe opérationnel. De toute façon, Hong-Kong se trouvait à moins de trois jours de navigation de la Corée, et les navires pouvaient être ramenés rapidement.

L'amiral Andrews n'en jugea pas moins la menace chinoise suffisamment sérieuse pour faire différer le retour des destroyers canadiens au Canada, la distance étant trop grande pour que les navires pussent revenir rapidement en cas de besoin. Il fut envoyé un message dans ce sens au CANAVHED, le 18 novembre<sup>2</sup>.

Aussi, lorsque le capitaine Brock ramena ses destroyers à Sasebo, le 19 novembre, ce fut pour apprendre que les

**Le Haida  
l'Athabaskan  
et le Crusader  
côte à côte à Kuré.**





Radoub périodique du *Cayuga* dans une cale-sèche de Sasebo.

trois bâtiments devaient demeurer sur le théâtre des opérations jusqu'à l'arrivée du Canada des unités qui les relèveraient. Et non seulement devaient-ils rester en Extrême-Orient, mais tous devaient prendre immédiatement le chemin de la côte coréenne occidentale. Après s'être réapprovisionnés en toute hâte et s'être ravitaillés en combustible, les trois navires appareillèrent, dès le lendemain 20 novembre, pour aller faire le blocus dans les eaux côtières entre Inchon et l'embouchure du Yalou. Ils constituèrent l'élément opérationnel 95.12; aucun croiseur britannique ne se trouvant à proximité, sauf un à Hong-Kong, c'est le capitaine Brock, sur le *Cayuga*, qui reçut le commandement<sup>3</sup>.

Pendant les deux premières semaines de sa patrouille, l'élément opérationnel 95.12 put trouver la vie assez monotone: missions contre les transports maritimes dans le golfe du Yalou et aide aux navires passant par les dangereux abords de Chinnampo et d'Inchon. Sa tâche principale consistait à bloquer le golfe du Yalou, car le Q.G. de Tokyo se plaignait encore du manque d'efficacité du blocus naval. Ne pouvant croire, devant les prétentions de l'Aviation d'avoir dévasté les lignes de communication de l'ennemi, que les communistes ravitaillaient leurs armées par voie terrestre, Tokyo se disait que le ravitaillement devait se faire par le golfe. Les trois destroyers canadiens patrouillèrent abondamment de ce côté, mais ne purent jamais découvrir le moindre indice d'un transport important d'approvisionnements ennemis par voie de mer. On apercevait parfois une jonque ou un sampan, mais toujours l'arraisonnement révélait un inoffensif bateau de pêche ou un transport de réfugiés civils fuyant les communistes. Les occupants de ces bateaux avaient, de toute évidence, une plus grande foi dans le blocus des Nations Unies que le Q.G. de MacArthur lui-même; par quelque temps que ce fût, si noire fût la nuit, si exposé l'endroit où se trouvât le bateau, toujours celui-ci arborait le pavillon sud-coréen, assurés qu'étaient ces gens de ne rencontrer que des navires des Nations Unies<sup>4</sup>.

Mais tandis que les bâtiments de l'ONU évoluaient ainsi impunément dans les eaux côtières de toute la péninsule, la situation était bien différente sur terre. Le 24 novembre, la Huitième Armée avait enfin lancé son offensive si longtemps attendue et s'était fait bloquer immédiatement par une forte résistance chinoise; dès le lendemain, une puissante contre-attaque l'écrasait<sup>5</sup>. Quarante-huit heures après, dans la nuit du 27 au 28 novembre, les Chinois s'ébranlaient sur le front oriental contre les éléments avancés de la Première Division de fusiliers marins, à Yudam-ni. De nouveau, comme il était arrivé lors du débarquement d'Inchon, la situation militaire se renversait brusquement, cette fois au désavantage des forces des Nations Unies. Sur le front ouest, la Huitième Armée se trouva dès le 28 novembre en pleine déroute; ce fut la panique et la fuite précipitée, plus rapide que l'avance des Chinois mais qui fit perdre un grand nombre d'hommes et des quantités énormes de matériel et d'approvisionnements\* Le Dixième Corps d'armée, sur le front est, fut forcé lui aussi à la retraite, mais non pas de la même manière que la Huitième Armée; le repli de la Première Division de fusiliers marins jusqu'à Hungnam fut, à maints égards, une opération magnifique. Bien que totalement enveloppée et dans une situation bien plus dangereuse qu'aucune division de la Huitième Armée, la Première Division de fusiliers marins, constamment appuyée par l'aviation des fusiliers marins et par l'aéronavale, se fraya un chemin jusqu'à la côte, ramenant avec elle la plus grande partie de son matériel lourd<sup>6</sup>. Les éléments du Dixième Corps d'armée ne furent pas tous aussi heureux; de nombreuses unités de la Septième Division d'infanterie subirent des pertes terribles<sup>7</sup>. Mais le gros du corps d'armée réussit à opérer son repli en bon ordre, capable de tenir indéfiniment à Wonsan et à Hungnam si l'ordre lui en était donné.

Avant la première grande offensive des Chinois contre la Huitième Armée, l'amiral Andrewes avait appareillé avec la plupart des grosses unités du groupe opérationnel 95.1 pour Hong-Kong, où il était arrivé avec son état-major le 28 novembre. Ils ne devaient pas s'y attarder

\* Voir général S. L. A. Marshall, *The River and the Gauntlet: Defeat of the Eighth Army by the Chinese Communist Forces, November, 1950, in the Battle of the Chongchon River, Korea*, accablante charge contre les «insuffisances de planification et de commandement [de la Deuxième Division d'infanterie] qui conduisirent à la destruction [de cette division] par une force de paysans d'Asie bien moins pourvue en armes et en matériel». (Compte rendu de cet ouvrage par Lyon Montross dans USNIP de novembre 1953, p. 1253.) Ce livre réfute l'opinion fort répandue suivant laquelle les Chinois devaient leurs victoires, pour une grande part, à la tactique de la «marée humaine», théorie partout reprise par les apologistes du général MacArthur. Voir aussi R. A. Gugeler, *Combat Actions in Korea: Infantry, Artillery and Armor*, et J. G. Westover, *Combat Support in Korea: The United States Army in the Korean Conflict*, où l'on trouvera le récit vivant de plusieurs actions qui eurent lieu pendant cette première grande offensive chinoise.



Service religieux à bord du *Cayuga*, dans le port de Kuré.

longtemps. Dès le lendemain, le commandant des forces navales en Extrême-Orient rappelait l'amiral Andrewes avec tous ses navires pour appuyer la Huitième Armée sur le littoral ouest. Il s'embarqua immédiatement sur le *Theseus*. Le 4 décembre il était à Sasebo.

Pendant ce temps, l'élément opérationnel 95.12 continuait ses opérations ordinaires devant la côte ouest. Jusqu'aux premiers jours de décembre, la patrouille s'était accomplie sans incident, et même elle avait « comporté si peu d'intérêt et d'activité qu'il commençait à devenir difficile de maintenir l'ardeur des hommes<sup>8</sup> ». Mais les événements qui se déroulaient à terre commencèrent alors à influencer sur les opérations navales. Lorsqu'on apprit l'ampleur du désastre qui s'était abattu sur la Huitième Armée, l'ordre fut donné d'évacuer le port de Chinnampo et de se préparer également à l'évacuation d'Inchon si elle devenait nécessaire. Ce redéploiement était confié au commandant des Forces amphibies d'Extrême-Orient (Force opérationnelle 90)<sup>9</sup>. Les navires du groupe opérationnel 95.1 furent mis à sa disposition pour cette opération.

L'élément opérationnel 95.12 du capitaine Brock évidemment, se trouva au cœur même de l'action, car en l'absence des croiseurs britanniques<sup>10</sup> il était la force la plus considérable dont on disposât pour appuyer le redéploiement. Le 3 décembre, à minuit, l'élément faisait ses patrouilles normales; le *Cayuga* et le *Bataan* se trouvaient du côté de l'embouchure du Yalou; l'*Athabaskan* et le *Warramunga* patrouillaient un peu plus au sud; le *Sioux* était parti escorter le pétrolier *Wave*

*Laird*, un auxiliaire de la Marine royale, depuis Inchon jusqu'à la zone de réapprovisionnement de l'élément, au sud de Chodo. Trois heures plus tard, donc le 4 décembre, le capitaine Brock reçut de l'amiral Andrewes l'avis suivant:

**5 transports d'attaque (APA\*) ont été détournés vers Chinnampo pour évacuer des troupes de la 8<sup>e</sup> Armée ... votre première tâche est maintenant de défendre ces navires. Le blocus compte moins.**

**... La situation militaire est grave. Soyez prêt à appuyer la 8<sup>e</sup> Armée de votre feu. Entrez au besoin dans le chenal balayé de Chinnampo ...<sup>11</sup>.**

Le capitaine Brock, se rendant compte que la situation allait s'aggraver rapidement, fit faire le plein de combustible de tous les destroyers afin d'être prêt à tout. En attendant de connaître davantage les plans d'ensemble du redéploiement, toutefois, il laissa deux destroyers aux patrouilles de blocus. À 11 h., on signala l'arrivée aux abords de Chinnampo de quatre des transports d'attaque. Peu après, le destroyer américain *Forrest Royal* arrivait pour renforcer l'élément opérationnel 95.12. Le capitaine Brock fut fort heureux de ce renfort, qui lui permettait de garder ses deux destroyers en patrouille et de concentrer les quatre autres dans la zone de réapprovisionnement du sud de Chodo (appelée zone « Shelter ») pour protéger les transports d'attaque.

Un message<sup>12</sup> reçu directement du contre-amiral A. E. Smith, de la Marine américaine (commandant du groupe opérationnel 95 et donc supérieur immédiat de l'amiral Andrewes) révéla que la situation devenait très grave et que les transports d'attaque auraient probablement besoin, non seulement de la protection de destroyers se tenant près de Chodo, mais d'un tir d'appui venant de la rade même de Chinnampo. D'après le message de l'amiral Smith, il était tout à fait possible que l'ennemi attaquât Chinnampo<sup>13</sup> et que les six destroyers fussent obligés d'entrer dans le port pour y renforcer la défense. Ils seraient rejoints ensuite par le *Ceylon*, dont l'arrivée était attendue pour le matin du 5 décembre et qui prendrait le commandement de l'élément opérationnel 95.12.

Ces renseignements rendaient nécessaire un changement immédiat de plan. L'*Athabaskan*, le *Sioux*, le *Bataan* et le *Warramunga* reçurent l'ordre de se grouper à l'entrée du chenal entretenu de Chinnampo et d'être prêts à y pénétrer au matin. Le *Cayuga* se proposait de demeurer dans la zone « Shelter » avec le *Forrest Royal* pour y attendre l'arrivée du *Ceylon*, le destroyer américain *Forrest Royal* devant servir de trait d'union avec le *Ceylon* si le *Cayuga* était obligé d'entrer dans le chenal de Chinnampo avant l'arrivée du croiseur.

\*Le sigle APA désigne dans la Marine américaine les bâtiments appelés transports d'attaque. En réalité, les cinq navires en question étaient trois APA et deux AIDA (cargos d'attaque).

La remontée du fleuve jusqu'au port menacé n'avait rien de bien attrayant. Chinnampo, port de la capitale nord-coréenne Pyongyang, est situé près de l'embouchure du fleuve Taedong, qui s'élargit à cet endroit et forme l'estuaire appelé le Daido-ko. Le chenal du Daido-ko, à certains endroits, est étroit, tortueux et peu profond, et pour comble les Nord-Coréens l'avaient infesté de mines avant de partir. Les dragueurs de la Marine américaine et de celle de la Corée du Sud avaient ouvert un passage sûr d'environ cinq cents mètres de largeur, balisé de bouées sans feu. Malheureusement, les marées étaient si hautes et le courant si fort (cinq noeuds) qu'on ne pouvait toujours savoir si les bouées n'avaient pas dérivé. Du côté de la mer, le Daido-ko n'offre guère de meilleures conditions de navigation. Le rapide courant du fleuve y a déversé pendant des siècles d'innombrables millions de tonnes de vase et de limon qui ont formé des constellations d'îles et de hauts-fonds jusque loin en mer. Sur plus de vingt milles, même par marée haute et par beau temps, le passage est dangereux.

La décision du capitaine Brock d'attendre le matin du 5 pour faire remonter l'estuaire aux quatre destroyers fut appuyée sans hésitation par tous les commandants de l'élément opérationnel 95.12. Les officiers américains du 95.69 qui avaient pris part au balayage du chenal et ne connaissaient que trop bien les dangers de l'endroit se montrèrent d'accord et soulignèrent le fait qu'aucun navire des Nations Unies n'avait jamais tenté de remonter de nuit jusqu'à Chinnampo. Néanmoins, puisque l'on ne connaissait pas bien la situation militaire à Chinnampo, un message fut envoyé au commandant du groupe opérationnel 90.2<sup>14</sup> qui dirigeait les forces d'évacuation dans ce port. On lui demandait de plus amples renseignements, et aussi de confirmer qu'il n'avait pas besoin dès cette nuit des destroyers. À 20h.30, alors qu'il attendait la réponse du capitaine

Kelly, le capitaine Brock reçut un autre message. Celui-ci, qui portait la mention «Urgence», venait du *Foss*, vaisseau américain d'escorte qui se tenait à quai à Chinnampo et fournissait l'électricité au port. Le message disait:

**Sommes découverts. Faites le nécessaire immédiatement<sup>15</sup>.**

Le libellé de ce message ne manqua pas d'attirer la gouaille des officiers du 95.12, mais il paraissait évident que tout n'allait pas pour le mieux à Chinnampo. L'arrivée de la réponse du capitaine Kelly dissipa tous les doutes. Il confirmait la nécessité de la présence des destroyers, ajoutant: « La situation deviendra peut-être aiguë, ici, dans la matinée de mardi [5 décembre]<sup>16</sup>.»

« Il fallait y aller », déclara plus tard le capitaine Brock<sup>17</sup>. Prenant l'entière responsabilité de cette dangereuse opération, il ordonna sur-le-champ aux six destroyers de se préparer tous à remonter de nuit à Chinnampo<sup>18</sup>.

Les vaisseaux de la Marine sud-coréenne relevant du capitaine Brock, le *PC 704*, le *YMS 303* et le *YMS 308*, furent rappelés de leurs patrouilles de blocus vers le nord et reçurent l'ordre de protéger les approches maritimes du Daido-ko contre tout mouillage de mines pendant l'absence des destroyers. Les navires du 95.69, élément de balayage de mines, avaient été postés plus tôt aux tournants critiques du chenal; leur présence fut extrêmement précieuse pour les navigateurs des destroyers.

À 22h. 30, le *Cayuga* s'éloigna du navire-citerne, dans la zone « Shelter », et partit pour le chenal balayé. L'un après l'autre, les destroyers se mirent en file derrière lui: l'*Athabaskan*, puis le *Bataan*, puis le *Forrest Royal*, puis le *Sioux*. Le destroyer australien *Warramunga*, ancré au nord de Chodo presque à l'entrée du chenal, avait déjà appareillé indépendamment. La nuit était noire. Le commandant Welland de l'*Athabaskan* assure qu'il n'avait pas vu souvent de nuit aussi noire<sup>19</sup>. Et, ce qui ne facilitait rien, la marée était presque à son plus bas. Cela diminuait la force du courant contraire, mais accroissait le danger d'échouement.

Le bas niveau de l'eau fut cause du premier accident. Peu avant minuit, le *Warramunga*, en tête de file, fit savoir qu'il était échoué. Il se dégagera bientôt, mais dut retourner à la zone « Shelter » afin de vérifier sa coque et ses hélices au-dessous de la ligne de flottaison, et il ne prit dès lors aucune part à l'opération principale. Peu après minuit, le *Sioux* suivit l'exemple du *Warramunga* sur un haut-fond de sable et de vase en plein chenal balisé<sup>20</sup>. Il put se dégager facilement en faisant machine arrière, mais au cours de sa manoeuvre pour repartir, l'hélice de tribord s'embarassa dans l'aussière en acier d'une bouée sans feu qui avait dérivé par là. Il fut impossible de libérer l'hélice. Le commandant Taylor,

Salle des opérations du *Cayuga* la nuit.



jugeant que son navire, dès lors, nuirait plus qu'il n'aiderait à l'opération, décida de revenir à la zone «Shelter».

Pendant ce temps, les quatre autres destroyers continuaient à remonter prudemment le chenal. Tous les hommes étaient sur les dents, surtout les commandants et les navigateurs. Sur le *Cayuga*, le navigateur (le lieutenant A. L. Collier, MRC) courait constamment de son écran de radar à ses cartes marines, pointant vivement et exactement ses positions et les communiquant au capitaine Brock, à sa passerelle, ainsi qu'aux destroyers qui suivaient. Pendant les quatre heures du passage, le lieutenant Collier pointa 132 positions, la plupart relevées grâce à l'écran de radar; elles indiquaient la position du navire par rapport aux bouées du chenal et aux accidents du terrain. Il n'y a pas de doute que l'exactitude de sa navigation joua un grand rôle dans le succès de l'ensemble de l'opération. Les autres destroyers, qui suivaient à des intervalles d'environ un demi-mille, trouvaient une aide précieuse dans les renseignements fournis par le lieutenant Collier, même s'ils n'étaient pas pour autant dispensés de pointer eux-mêmes leurs positions. Il paraît que le navigateur de l'*Athabaskan*, par exemple, pointa un grand total de 189 positions. Ses homologues des autres destroyers ne restèrent sûrement pas non plus à se tourner les pouces.

Le poids des responsabilités retombait surtout sur le *Cayuga*, navire du commandement et navire de tête. Des vigies supplémentaires, à la passerelle de commandement et à la batterie « B », fouillaient la nuit, cherchant dans les eaux agitées les signes indistincts et souvent trompeurs qui pourraient les prévenir du danger. Lorsque la vigie voyait ou croyait voir un objet à la surface de l'eau, devant le navire, elle pouvait toujours craindre qu'il ne s'agisse d'une mine plus ou moins immergée, que peut-être des agents communistes avaient lancée en amont dans le courant ou dont les amarres avaient lâché dans une partie non balayée du chenal\*. Et s'il ne s'agissait pas d'une mine, ce pouvait être une épave quelconque, menace pour les hélices et, par voie de conséquence, pour toute l'expédition. Aussi les destroyers naviguaient-ils lentement et précautionneusement. Ce n'est qu'à 3 h. 30, le 5 décembre, que le *Cayuga* jeta enfin l'ancre le long des quais principaux de Chinnampo. Le *Bataan* et le *Forrest Royal*, à ce moment, étaient déjà ancrés près de l'entrée sud du port. L'*Athabaskan* remonta un peu plus loin et jeta l'ancre au nord de la ville.

Au terme de cette dangereuse opération, pendant laquelle deux de ses navires s'étaient échoués et tous les

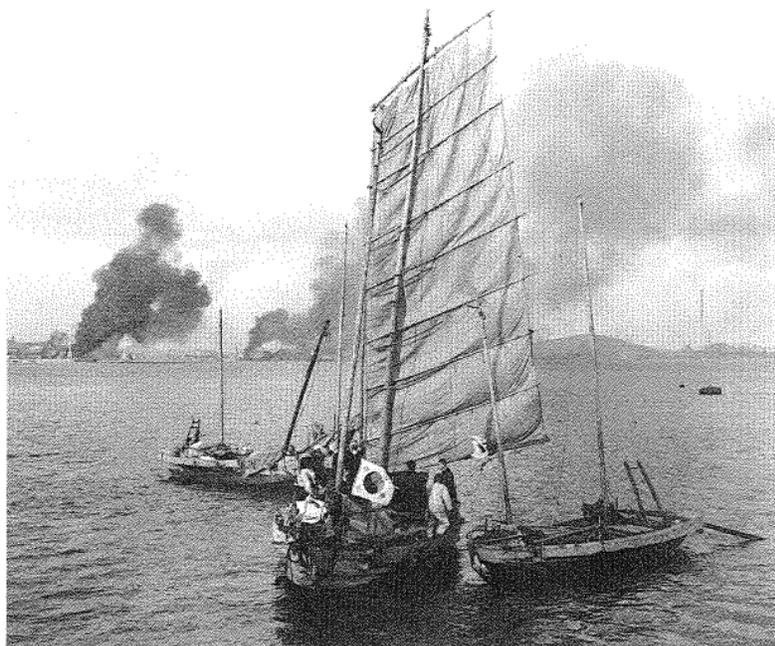
\*Le droit international exige que les mines amarrées soient équipées d'un dispositif automatique les rendant inoffensives lorsque l'amarre se rompt. Les Nord-Coréens et les Chinois ne respectaient pas cette convention.

six avaient risqué un sort pire encore, quelle ne fut pas la surprise et aussi l'indignation du capitaine Brock en trouvant Chinnampo brillant de toutes ses lumières, tranquille et serein. « Découverts en effet! » s'exclama-t-il avec exaspération dans son rapport de patrouille; et sans doute les marins des destroyers du 95.12 employèrent des termes encore plus énergiques!

Aussitôt son navire à l'ancre, le commandant du *Cayuga* communiqua avec le capitaine Kelly (commandant du groupe opérationnel 90.2), de qui l'élément 95.12 devait relever pendant l'évacuation. Le capitaine Brock, à titre de commandant de la force de tir d'appui, proposa de monter à bord du *Bayfield* du capitaine Kelly pour recevoir ses instructions. Le capitaine américain répondit qu'il n'y avait pas d'urgence, et proposa plutôt une conférence au petit déjeuner, à bord du *Bayfield*, à 8 h. Il n'y avait en effet aucune nécessité d'intervention immédiate, ainsi que le révéla aussitôt l'exposé tactique sommaire du capitaine Kelly. Bien que la Huitième Armée eût signalé une rupture de ses lignes au nord de Chinnampo<sup>21</sup>, des patrouilles envoyées jusqu'à vingt milles au nord de la ville n'avaient rencontré aucune présence ennemie. Par précaution supplémentaire, au cas où une colonne aurait échappé à la vue des patrouilles, on avait jeté sur les principales routes conduisant à Chinnampo des barrages protégés par des batteries d'artillerie.

À la conférence de 8 h. à bord du *Bayfield*, le capitaine Kelly décida de ne pas assumer entièrement le commandement opérationnel des destroyers, mais de se

#### **Embarcation coréenne fuyant Chinnampo pendant l'évacuation.**



consacrer aux problèmes de chargement et d'évacuation, abandonnant au capitaine Brock la défense du port et des forces d'évacuation. Lorsque le capitaine Kelly partirait avec les transports, le commandement des opérations navales à Chinnampo passerait totalement au capitaine Brock.

Au cours de la matinée, les capitaines Kelly et Brock confèrent avec le commandant des forces de terre de Chinnampo, le colonel Wilson, de l'Armée américaine, dont la plupart des hommes étaient occupés à charger des navires, afin d'arrêter avec lui les derniers détails de l'évacuation.

Il fallait faire vite, car on estimait indispensable que tous les navires de fort tonnage soient sortis du dangereux chenal balayé avant la tombée du jour. On décida que les équipes de démolition de l'armée partiraient avant la nuit à bord de l'*USS Bexar* et que l'*USS Foss* emmènerait à son bord le personnel naval qui resterait. Faute de temps et parce que les explosifs manquaient, l'armée ne pourrait mener à terme la destruction des énormes stocks de matériel stratégique que l'on devait abandonner; le *Cayuga* et les navires qui l'accompagnaient furent chargés des destructions qui resteraient à opérer.

Le croiseur britannique *Ceylon*, dans l'intervalle, à 9 h., était arrivé dans la zone « Shelter » et brûlait de poursuivre jusqu'à Chinnampo pour y prendre le commandement de l'élément opérationnel 95.12. À cause du fort tirant d'eau de ce bâtiment, l'opération eût été très risquée, compte tenu des hauts-fonds, des dangers d'échouement et de la possibilité de bloquer accidentellement la seule issue du port. Le *Ceylon* voulait tenter tout de même le passage, mais le

capitaine Brock fit valoir que tout allait bien à Chinnampo et que les canons du croiseur n'y étaient pas nécessaires d'urgence. Le *Ceylon* resta donc à la zone « Shelter », avec le *Sioux* et le *Warramunga*, pour y couvrir les transports lorsqu'ils arriveraient de Chinnampo. Le croiseur britannique ne prit pas le commandement de l'élément 95.12, sauf pendant très peu de temps dans l'après-midi, lorsque le *Cayuga* se trouva occupé à convoyer les derniers navires d'évacuation et à préparer le bombardement qu'il allait entreprendre<sup>22</sup>.

Toute la journée, le port de Chinnampo fut la scène d'une activité fébrile de petits bateaux portant aux transports d'attaque et aux LST (péniches de débarquement de chars) des blessés, des prisonniers de guerre, des civils coréens en fuite et des effectifs militaires non indispensables. Le problème le plus difficile était celui des réfugiés coréens. Ils étaient beaucoup trop nombreux pour les bateaux dont on disposait, et la plupart étaient prêts à n'importe quoi pour fuir vers le sud. Ils s'entassaient dans de simples barques, dans des jonques et des sampans hors d'âge; le port et le chenal étaient encombrés de ces petites embarcations qui se hâtaient frénétiquement vers la mer.

Vers midi, il apparut clairement que le port ne serait pas complètement dégagé assez tôt pour que les destroyers réussissent avant la nuit à exécuter leur bombardement et à repasser le chenal en sens inverse. On tint donc une conférence à bord du *Cayuga* et l'on révisa les plans pour la nuit. L'*Athabaskan* fut envoyé à cinq milles en aval, près de l'entrée du chenal balayé, et fut chargé d'y établir un mouillage bien défendu. Les autres destroyers, une fois le bombardement achevé,



**Des réfugiés fuyant Chinnampo. À l'arrière-plan, un navire de débarquement de chars (LST).**

pourraient se retirer là plutôt que d'entreprendre un nouveau passage de nuit, qui ne paraissait pas obligatoire.

Lorsque l'*Athabaskan* parvint à l'endroit désigné, il détruisit d'abord à coups de canons de quatre pouces trois petits ouvrages fortifiés qui s'y trouvaient, puis mit ses canots à la mer pour fouiller les innombrables jonques et autres embarcations civiles qui descendaient le chenal. Les communistes, en effet, se servaient souvent de jonques pour la pose des mines. Quelques engins bien placés dans le chenal auraient pu tourner en désastre l'évacuation de Chinnampo. On procéda par conséquent à la visite de très nombreuses embarcations, mais sans y découvrir le moindre indice d'activité ennemie. L'incident le plus grave se produisit lorsqu'un officier, écartant brusquement une bâche, faillit avoir la figure léchée . . . par une vache!

Dans le port, l'évacuation se poursuivait. À 14 h., les deux premiers transports levèrent l'ancre, et les départs se succédèrent dès lors jusqu'après la tombée de la nuit. Le capitaine Kelly partit avec le *Bayfield* à 14 h. 30, laissant le commandement du groupe opérationnel 90.2 au commandant du transport d'attaque *Bexar*. Peu après 17 h., les derniers militaires montèrent à bord, et le *Bexar* donna l'ordre aux LST de quitter le port. Le *Bexar* lui-même, escorté par le destroyer *Foss*, partit bientôt; malheureusement, il s'échoua vers l'extrémité sud du chenal balayé et ne put se dégager que le lendemain matin à marée haute.

À 17 h. 35, alors que les derniers LST se hâtaient encore vers la sortie du port, le bombardement commença. Les cibles avaient été assignées plus tôt, après consultation avec le commandant de l'Armée à Chinnampo. Le *Cayuga* avec ses canons de quatre pouces et le *Bataan* avec ses canons de 4.7 dirigèrent leur tir sur les réservoirs de mazout, les dépôts d'approvisionnement, les wagons chargés, les voies ferrées et les installations portuaires. Le *Forrest Royal*, avec ses canons de cinq pouces, plus puissants, était chargé des destructions les plus difficiles, comme celle d'une massive cheminée en brique, dans le quartier du port, que de nombreux coups de plein fouet entamèrent à peine. La gare de triage, le matériel roulant et divers autres objectifs plus petits se révélèrent plus vulnérables sous le feu précis du *Forrest Royal*.

Le bombardement fut spectaculaire. Voici comment le capitaine Brock le décrit dans son rapport de patrouille:

**Les incendies allumés par les forces militaires suffisaient, dans la demi-obscurité, à délimiter très nettement les zonescibles. D'autres incendies furent vite allumés par le tir des destroyers. La nuit s'épaississant, les flammes devinrent de plus en plus brillantes et éclairèrent le port comme en plein jour. D'énormes boules de feu s'élevaient au-dessus des explosions et allaient se perdre dans la fumée noire qui couvrait la ville et dérivait lentement vers le sud-est.**

**Lorsqu'un réservoir de mazout sautait, ce qui était fréquent, des gerbes de métal en fusion s'épanouissaient en feu d'artifice. Les incendies et les explosions se prolongèrent jusqu'à 6 h. 15 (I) du matin.**

Les hommes des destroyers auraient joui davantage du spectacle s'il n'y avait pas eu les réfugiés coréens. Des foules immenses de ces malheureux s'étaient pressées toute la journée sur les plages et les quais, dans l'espoir de trouver place à bord des navires, qui pourtant n'auraient pu en prendre même la moitié. C'est seulement lorsque le bombardement commença pour de bon que ceux des quais renoncèrent enfin et gagnèrent les plages. Les artilleurs s'appliquèrent à ne pas blesser les réfugiés et à ne pas détruire les habitations. Il semble que les seules pertes de vie ou blessures aient été causées par deux obus qui ricochèrent. Il y avait encore de très nombreuses jonques et autres embarcations sur le sable des plages, et l'ordre avait été donné de les détruire. Le capitaine Brock, plutôt que de priver les réfugiés de leur dernier espoir de fuite, prit le risque de voir les bateaux tomber aux mains de l'ennemi et ordonna de les épargner. Il est agréable de noter que ce geste d'humanité fut plus tard approuvé par les autorités supérieures.

Le bombardement cessa à 18 h. 45, et les trois destroyers rejoignirent l'*Athabaskan* au mouillage. Les trois bâtiments de la Marine coréenne, les *YMS* (anciens dragueurs de mines américains) 301, 302 et 306<sup>23</sup>, qui avaient patrouillé en amont, finirent par consentir à accompagner les destroyers (ils croyaient avoir de meilleures chances d'accrocher l'ennemi en restant là où ils se trouvaient); on les employa durant la nuit à patrouiller autour du mouillage et à visiter les embarcations pleines de réfugiés qui défilaient constamment. La décision de passer la nuit sur le fleuve n'avait pas été mauvaise: de nombreux LST s'échouèrent non loin du mouillage, et d'autres jetèrent l'ancre dans les parages plutôt que de se hasarder de nuit dans le chenal.

Après une nuit paisible, troublée seulement par l'éclat des incendies et par les explosions de Chinnampo, les destroyers levèrent l'ancre, au point du jour, le 6 décembre. Les LST, ceux que la marée haute avait délivrés de l'échouage et ceux qui s'étaient arrêtés d'eux-mêmes, furent regroupés, et la longue procession de destroyers et de LST, conduite par l'*Athabaskan*, se mit en mouvement vers la mer. Le *Cayuga* fermait le convoi, poussant les LST à plus d'énergie par un constant recours au porte-voix et au plus drôle et vert des vocabulaires. À 9 h. 45, tous les bâtiments avaient quitté le chenal et le capitaine Brock put envoyer le message: «Mission accomplie avec succès.»

L'« affaire de Chinnampo »<sup>24</sup> fut sans conteste, dans toute la guerre de Corée, la plus importante de la Division canadienne de destroyers agissant comme un ensemble.



**Installations et approvisionnements militaires en flammes à Chinnampo.**



**Chinnampo en flammes, le 6 décembre 1950.**

Tous les bâtiments de l'élément opérationnel 95.12 s'acquittèrent bien de leurs tâches, et la plupart le firent avec une remarquable adresse, compte tenu des difficultés. Mais c'est encore au *Cayuga*, navire du commandement, que revient le premier mérite du succès de l'opération. Le capitaine Brock dirigea son élément opérationnel de façon irréprochable, ce qui lui valut les plus beaux éloges de ses supérieurs<sup>25</sup>. Citons, au sujet de la mission de Chinnampo, le commentaire du vice-amiral Andrewes:

**Ceux qui ont participé à cette opération en ont fait un bel exploit naval, dont l'audacieuse exécution a été digne des plus hautes traditions de la marine<sup>26</sup>.**

Il était évident pour tous, sur le théâtre des opérations, que l'évacuation de Chinnampo serait suivie de plusieurs autres<sup>27</sup>. Beaucoup parlaient même d'un Dunkerque coréen qui se préparait. Il n'était pas étonnant que les forces des Nations Unies en Corée sentissent sur leurs têtes l'approche d'un désastre, car ce sentiment s'était emparé du quartier général de la Huitième Armée et même du sommet du commandement, le Q.G.\* de MacArthur à Tokyo. Aussi la Huitième Armée continua-t-

\*D'après le commander Cagle, «au Q.G. d'Extrême-Orient régnait à ce moment, jusqu'à un certain point, la panique et l'inertie. Plusieurs croyaient, et le disaient, que l'Armée communiste chinoise avait les moyens et l'intention de rejeter à la mer les forces des Nations Unies». (*USNIP*, mars 1958, p. 33.) Il fallut longtemps au Q.G. de Tokyo pour se remettre de ses émotions. Lorsque les chefs de l'État-major rejoindit, après avoir été soumis longuement à un bombardement de messages de MacArthur, lui firent enfin savoir, le 9 janvier 1951, qu'il ne lui serait pas permis de bombarder les bases chinoises de Mandchourie et qu'il pouvait se retirer de Corée s'il le jugeait nécessaire, le général répondit par un télégramme irrité exposant de façon détaillée les difficultés dans lesquelles il se trouvait et conseillant de retirer le commandement de la péninsule aussitôt que ce serait tactiquement possible. (Berger, *op. cit.*, p. 132.) Lorsque ce télégramme fut envoyé, le général Ridgway était en train de prendre en main la Huitième Armée pour la remettre en état de combattre à nouveau, et il était presque prêt à reprendre l'offensive.

elle de retraiter. À la fin de décembre, les communistes avaient repris toute la Corée du Nord sans avoir livré une seule grande bataille. Sur le front est, la Première Division de fusiliers marins et les Troisième et Septième Divisions d'infanterie retraitèrent par Wonsan et Hungnam (surtout par Hungnam) et se concentrèrent dans la région de Pusan, en Corée du Sud, afin de se réorganiser avant de remonter vers la Huitième Armée pour l'appuyer<sup>28</sup>.

Mais s'il y avait du flottement et de la confusion sur le théâtre des opérations, que dire de ce qui se passait au siège des Nations Unies à New York! L'intervention chinoise avait détruit l'unité et la détermination de la majorité anticommuniste des Nations Unies. Beaucoup d'États qui voulaient bien résister à l'agression des Nord-Coréens, ou du moins la condamner, n'étaient plus du même avis dès lors qu'il s'agissait de prendre à partie l'ensemble de la nation chinoise. Il n'avait jamais cessé d'exister un fort bloc neutraliste, dont le chef de file était l'Inde, qui souhaitait vivement une paix négociée; depuis l'intervention chinoise, ce groupe avait pris beaucoup d'importance. Au début de décembre, après les désastreux revers de Corée, les États-Unis cédèrent à la vive pression de leurs alliés et firent savoir qu'ils consentiraient à envisager un cessez-le-feu. Le moment n'était pas favorable, et la Chine en profita pour tenir la dragée haute. Sans se laisser décourager, l'Assemblée générale désigna un «comité du cessez-le-feu», comprenant trois membres<sup>29</sup>. Les Chinois restèrent intransigeants, et seuls bientôt les optimistes les plus résolus ne voyaient pas encore que les Nations Unies dussent poursuivre le combat pour obtenir un règlement honorable.

Pendant cette période malheureuse pour les armes des Nations Unies, en décembre et au début de janvier, les navires de la Division canadienne de destroyers restèrent

dans le secteur opérationnel de la côte ouest à peu près sans interruption. Leurs tâches étaient variées, mais guère passionnantes. Chacun des bâtiments allait à son tour prêter ses services au porte-avions britannique *Theseus*, dont les appareils effectuaient des reconnaissances à l'appui de la Huitième Armée, faisaient des patrouilles contre la navigation ennemie et indiquaient aux navires des cibles à bombarder. Par chance, ce service auprès du porte-avions, pénible et notoirement ennuyeux, était accompli surtout par les destroyers britanniques. Lorsqu'ils n'accompagnaient pas le porte-avions, les navires canadiens escortaient des transports, faisaient des patrouilles de blocus ou protégeaient de leurs canons anti-aériens ou autrement les forces qui évacuaient Inchon. Ce dernier emploi était toujours bien accueilli; on l'aimait mieux que de patrouiller entre la côte et les îles, les écueils et les

hauts-fonds vaseux, par des rafales de neige aveuglantes et des vents cinglants.

Vers la fin de l'année, les destroyers canadiens, après avoir été en service continu sur la côte ouest depuis le 20 novembre, commençaient à avoir besoin de quelques jours au port afin d'y subir au moins les réparations nécessaires et pour que l'équipage pût effectuer les travaux ordinaires d'entretien qui avaient dû être négligés. L'*Athabaskan* fut relevé le premier. Il arriva à Sasebo le 22 décembre et fut immédiatement remis aux chantiers navals japonais. Le *Sioux* retourna à Sasebo le 2 janvier et consacra les deux semaines suivantes à préparer son voyage de retour au Canada. Le *Cayuga*, après avoir établi un record pour les destroyers du Commonwealth en restant cinquante jours en activité de patrouille, rejoignit les deux autres à Sasebo le 8 janvier pour un radoub bien mérité.

## Références

<sup>1</sup>Kuré est un grand port de la mer Intérieure du Japon, situé sur l'île de Hondo, dans la partie du Japon qui fut attribuée aux forces d'occupation du Commonwealth britannique à la fin de la guerre; il était alors administré par l'Australie. Il possède de grands et excellents aménagements portuaires de toute sorte. Aussi, les marines du Commonwealth en Extrême-Orient s'en servaient-elles comme de base de réparation et d'entretien. On y trouvait toujours des postes le long des quais, ce qui, à Sasebo, était extrêmement rare. Les distractions y étaient meilleures qu'à Sasebo (ce qui n'est pas un compliment à tous égards . . . ), et l'on y trouvait à terre d'excellentes installations hospitalières. Les défauts principaux de Kuré, du point de vue de la Marine royale du Canada, étaient son éloignement du théâtre des opérations ainsi que la grande infériorité de ses moyens de ravitaillement par rapport à ceux de la Marine américaine à Sasebo.

<sup>2</sup>Voir note ci-dessus, page 29.

<sup>3</sup>Les navires australiens *Bataan* et *Warramunga* et le navire américain *Forrest B. Royal* se joignirent par la suite à cet élément opérationnel.

<sup>4</sup>«...les pavillons sud-coréens, bien souvent, ne correspondent pas à la nationalité des occupants du bateau. Mais ceux-ci les arborent en toute confiance. » (Rapport des opérations de l'*Athabaskan*, novembre 1950.)

<sup>5</sup>L'attaque porta principalement sur les Première, Septième et Huitième Divisions sud-coréennes et sur les Deuxième et Vingt-cinquième Divisions américaines. Deux larges brèches dans la ligne des Nations Unies obligèrent l'armée entière à retraiter.

<sup>6</sup>Voir Lyon Montross et Capitaine Canzona, *op. cit.*, vol. III.

<sup>7</sup>On trouvera dans capitaine Gugeler, *op. cit.*, pp. 62-86, un bon récit de la retraite du Premier Bataillon du 32<sup>e</sup> Régiment d'infanterie

(X<sup>e</sup> Corps) de Hagaru-ri. Le 1<sup>er</sup> décembre, lorsque la plupart des survivants furent en sûreté, ce bataillon de 1,053 hommes n'en comptait plus que 181.

<sup>8</sup>*Rapport des opérations — du 20 novembre au 6 décembre 1950*, présenté par le capitaine Brock, D.S.C., MRC, à l'amiral commandant en second, Base d'Extrême-Orient (commandant du Groupe opérationnel 95.1). (Copie dans NS 1926-DDE 218, vol. 2.)

<sup>9</sup>Il délégua le commandement des opérations de redéploiement sur la côte ouest au contre-amiral L. A. Thackrey, de la Marine américaine (commandant du Groupe opérationnel 90.1).

<sup>10</sup>Le *Ceylon* était à Sasebo; les autres se hâtaient de HongKong vers le Japon.

<sup>11</sup>Commandant du groupe opérationnel 95.1, 031424Z/décembre/1950. Copie dans NS 1926-DDE-218, vol. 2.

<sup>12</sup>Commandant de la force opérationnelle 95, 032015Z/décembre/1950. Copie dans NS 1926-DDE-218, vol. 2.

<sup>13</sup>La situation militaire était à ce moment extrêmement confuse dans le secteur de la Huitième Armée. Voir S.L.A. Marshall, *op. cit.*, et capitaine Gugeler, *op. cit.* On trouvera dans capitaine Westover, *op. cit.*, p. 133 et s. une vivante relation de la confusion invraisemblable dans laquelle s'opéra l'évacuation de Pyongyang.

<sup>14</sup>Le capitaine S. G. Kelly, de la Marine américaine, sur le navire américain *Bayfield*.

<sup>15</sup>Rapport de patrouille du capitaine Brock, déjà cité, p. 37.

<sup>16</sup>*Loc. cit.*

<sup>17</sup>*Loc. cit.*

<sup>18</sup>Sa décision fut plus tard approuvée, et même louangée, par le commandant en chef de la Base d'Extrême-Orient et par l'amiral commandant en second.

<sup>19</sup>Rapport des opérations de l'*Athabaskan*, décembre 1950.

<sup>20</sup>Dans un estuaire à marée comme le Daido-ko, particulièrement lorsque les marées y sont fortes de même que les courants, il arrive que les hauts-fonds de vase et de sable se déplacent avec une rapidité prodigieuse.

<sup>21</sup>Ce rapport n'était guère juste; Chinnampo n'était nullement en danger immédiat. Voir dans J. G. Westover, *op. cit.*, pp. 133-134, un exposé des conditions qui régnaient alors à Pyongyang.

<sup>22</sup>Il en résulta une légère confusion à Chinnampo, en raison du changement de signal d'appel nécessité par le changement de navire de commandement. Le signal du commandant du 95.12 était «Abuse», et celui du *Cayuga*, « Motorola ». « Abuse » signifiant plus ou moins « engueuler », le capitaine Brock ne manqua pas d'égayer son rapport d'une série de calembours (*op. cit.*).

<sup>23</sup>Ces bâtiments relevaient du commandement de l'élément opérationnel 95.69, chargé des opérations de balayage de mines dans la région de Chinnampo. Cet élément collabora avec empressement avec l'élément 95.12 pendant l'évacuation et rendit de précieux services pendant toute l'opération.

<sup>24</sup>A. J. P., *The Chinnampo Affair*, dans *Crowsnest*, février 1951, donne un compte rendu intéressant de l'opération, accompagné d'excellentes photographies. D'après Norman Bartlett, cette mission fut «une des opérations navales les plus périlleuses de la guerre de Corée». (*With the Australians in Korea*, p. 128.)

<sup>25</sup>Le capitaine Brock fut décoré de l'Ordre du service distingué (D.S.O.) et sa citation à l'ordre du jour mentionne notamment son «courage, son initiative et sa direction vigoureuse» dans l'évacuation de Chinnampo. Son navigateur à bord du *Cayuga*, le lieutenant A. L. Collier, reçut la Croix du service distingué (D.S.C.) pour la part qu'il prit à l'opération et pour son beau travail lors de la première tournée du *Cayuga* dans le secteur coréen. Au nombre des décorations qui furent décernées surtout ou en partie à cause de l'opération de Chinnampo, relevons une agrafe à la Croix du service distingué du commander R. P. Welland, qui commandait l'Athabaskan, et la Médaille de l'Empire britannique (M.B.E.) au

maître d'équipage du *Cayuga*, le premier maître D. J. Pearson. Plus tard, le capitaine Brock, le commander Welland et le commander P. D. Taylor, commandant du *Sioux*, se virent décerner le rang d'officier de la Legion of Merit par le gouvernement des États-Unis, pour leur service en Corée durant cette période.

<sup>26</sup>Lettre de l'amiral commandant en second de la Base navale d'Extrême-Orient, en date du 22 janvier 1951. (Copie dans NS 1926-DDE-218, vol. 2.) Voici les commentaires faits par le vice-amiral C. T. Joy, qui commandait l'ensemble des forces navales des Nations Unies en Extrême-Orient: «La manière rapide dont les navires sous votre commandement ont accompli leurs tâches dans les opérations qui viennent de s'exécuter à Chinnampo méritent les plus grands éloges et les plus vives félicitations du point de vue du devoir accompli. Nous sommes très fiers de tous les marins qui y ont pris part.» (Copie dans NS 1926-DDE-219, vol. 2.)

<sup>27</sup>De fait, la Marine avait commencé dès le 3 décembre à retirer de Wonsan les excédents de matériel et le personnel non indispensable.

<sup>28</sup>D'aucuns ont critiqué la décision prise par MacArthur d'évacuer Wonsan et Hungnam (voir en particulier commander Cagle, *Errors of the Korean War*, dans USNIP, mars 1958, et Cagle et Manson, *The Sea War in Korea*, p. 190). Il est certain qu'une force relativement peu nombreuse, appuyée de près par de forts éléments aériens et par la puissance écrasante de l'artillerie navale, aurait pu tenir à peu près indéfiniment une tête de plage à Hungnam. MacArthur jugea toutefois, — et peut-être avait-il raison, — qu'il aurait besoin de tous les hommes du Dixième Corps pour contenir l'offensive des Chinois dans le Sud.

<sup>29</sup>Les trois membres de ce comité, constitué le 14 décembre 1950, étaient M. Lester B. Pearson, secrétaire d'État aux Affaires extérieures du Canada, M. Benegal Rau, de l'Inde, et M. Nazrollah Entezam, d'Iran. M. Pearson ne croyait pas que le comité pût accomplir grand-chose d'utile et il hésitait fort à y entrer. «J'ai été victime de la conscription», devait-il dire. (F. H. Soward et E. McInnis, *Canada and the United Nations*, p. 136.)

## L'ATTAQUE CHINOISE EST ENDIGUÉE

Les premiers mois de 1951 furent une période critique pour les forces des Nations Unies en Corée. À la fin de décembre 1950, la Huitième Armée avait cessé son mouvement de retraite près du 38<sup>e</sup> parallèle et attendait anxieusement l'attaque chinoise\*. Le 10<sup>e</sup> Corps était en train de sortir de Hungnam et de se concentrer dans la Corée du Sud, où il regroupait ses bataillons malmenés dans la région de Chosin et réorganisait ses formations avant de rejoindre la Huitième Armée au nord. On était fort mal renseigné sur les forces de l'ennemi en Corée du Nord, bien que le quartier général de MacArthur eût hasardé une estimation extravagante de 450,000 hommes. Toutefois, il était évident que les forces des Nations Unies se trouvaient en présence d'un adversaire formidable†. Les perspectives d'un joyeux Noël pour les troupes de Corée étaient certainement bien sombres.

Le 23 décembre, le lieutenant-général Wallon H. Walker, commandant de la Huitième Armée<sup>1</sup>, perdit la vie dans un accident de la route. Ce fut une tragédie qui, incidemment, eut une profonde influence sur la conduite ultérieure des opérations en Corée et qui, s'il est permis de spéculer, changea probablement toute l'histoire de la guerre de Corée. Le général Walker avait dirigé la Huitième Armée avec une grande habileté pendant les combats du périmètre de Pusan, mais il doit certainement, avec le général MacArthur, porter une grande part de la responsabilité des échecs tragiques subis par la Huitième

\* « [À la fin de décembre 1950, régnait dans la Huitième Armée] ... un air de nervosité, de sombres pressentiments, d'incertitude et d'appréhension de l'avenir. On était porté à jeter ses regards vers l'arrière, comme disent les soldats ». (Général M. B. Ridgway, *Soldier: The Memoirs of Matthew B. Ridgway*, pp. 204-205.)

† « L'ennemi pressait sur nous [en décembre 1950], mais nous ne connaissions pas ses forces et nous ne pouvions même pas indiquer ses positions sur la carte. Tout ce que le Service de renseignements pouvait m'indiquer, c'était un gros oeuf d'oie rouge en face de nos lignes, avec le chiffre «174,000» griffonné au milieu » (Général Ridgway, *Ibid.*, p. 205). Mais ce n'est pas l'impression qui se dégage de l'ouvrage du général Willoughby sur MacArthur. D'après lui, son Service de renseignements (il était l'officier d'état-major général, cl. 2, de MacArthur) connaissait exactement l'ordre de bataille de l'armée chinoise, même la partie de celle-ci qui se trouvait en Mandchourie.

Armée au cours des mois de novembre et de décembre 1950†. Au moment de la mort tragique du général Walker, la Huitième Armée était battue\*, et il n'est pas impossible que sans le changement de commandement, les forces des Nations Unies en Corée eussent continué de retraiter pas à pas jusqu'à l'évacuation totale de la péninsule. Tel était, en réalité, le plan du général MacArthur<sup>2</sup>.

Mais tel ne devait pas être le sort des troupes des Nations Unies en Corée, car, le 26 décembre 1950, le général Matthew Bunker Ridgway vint prendre le commandement de toutes les forces terrestres de la péninsule. À son arrivée, il lui restait moins d'une semaine pour préparer la Huitième Armée à l'offensive des Chinois, prévue depuis déjà longtemps, et qui finalement fut lancée le 31 décembre avec des forces considérables contre les positions des Nations Unies. Ridgway était capable de merveilles dans la conduite d'une armée, mais il ne pouvait opérer de miracles et, dans la soirée du 2 janvier 1951, la situation devint critique. Les Chinois avaient enfoncé les lignes des Nations Unies directement au nord de Séoul, dans le secteur défendu par la 1<sup>re</sup> et la 7<sup>e</sup> Divisions de la République de Corée, et il ne restait à celles-ci d'autre choix que de se replier derrière la rivière Han et d'abandonner de nouveau Séoul à l'ennemi.

† « Quelles qu'aient été les erreurs commises par les chefs de l'état-major combiné, les politiciens et les diplomates de Washington, il serait ridicule de leur attribuer tout le blâme. En vérité, si les indécisions des Nations Unies n'avaient pas obligé MacArthur de s'arrêter pendant quelque temps au 38<sup>e</sup> parallèle, il est possible que les forces des Nations Unies eussent été dispersées et désorganisées encore davantage lorsque les Chinois déclenchèrent leur offensive.

\* Il y avait naturellement encore plusieurs unités en bon ordre de combat et cette observation ne s'applique qu'à l'armée dans son ensemble. Les remarques du général Ridgway qui, dans l'ensemble, ne se montre pas trop sévère pour tout ce qui se rapporte à l'armée américaine, confirment fortement l'opinion exprimée ci-haut. « Je dois dire en toute franchise que l'esprit de la Huitième Armée, à mon arrivée, m'inspira de fortes inquiétudes ... elle avait perdu son élan, son esprit de corps, son ardeur au combat; elle semblait avoir oublié aussi tous les principes fondamentaux et immuables de l'art de la guerre. » (*Op. cit.* pp. 204-207.)



Des membres de l'équipage du *Cayuga* ramassent des arbres en vue de la fête de Noël de 1950.



L'ancrege d'Inchon, vu de Wolmi-do, en décembre 1950.



Le Lt R. C. K. Peers, du *Sioux*, vérifie si la jonque interceptée ne contient pas des objets de contrebande.

Mais cette fois-ci la retraite de la Huitième Armée ne fut pas une déroute.<sup>3</sup> Le général Ridgway avait fait préparer des positions de défense, en grande partie par des civils, à environ quinze milles au sud de la rivière Han et les troupes se retirèrent en bon ordre sur ces positions. Ce fut l'extrême limite de la retraite des Nations Unies. À Noël, la Huitième Armée était battue et découragée; un mois plus tard, sous la direction de Ridgway, elle contre-attaquait l'ennemi avec toute la vigueur d'une force aguerrie et efficace. Par trois attaques successives, la première lancée le 25 janvier\*, la deuxième le 21 février et la troisième le 7 mars 1951, les armées de terre des Nations Unies, luttant contre une résistance acharnée<sup>4</sup>, repoussèrent les communistes, les chassèrent de Séoul<sup>5</sup> et les rejetèrent au delà du 38<sup>e</sup> parallèle. Au début d'avril, toute la partie de la Corée du Sud située au sud de la rivière Imjin avait été libérée.

Les navires de la Division de destroyers canadiens ne furent pas appelés à jouer un rôle bien important au cours de toutes ces opérations. Toutefois, ils n'étaient plus les seuls représentants du Canada parmi les forces combattantes de Corée<sup>6</sup>. Le 7 août 1950, une semaine après l'arrivée de la Division des destroyers à Sasebo, le premier ministre St-Laurent annonça que le Canada avait décidé d'envoyer une force terrestre en Corée. Le Contingent spécial de l'Armée canadienne, nom donné à ce corps expéditionnaire, devait consister en une brigade d'infanterie (trois bataillons avec leurs armes d'appui et leurs services auxiliaires) qui, sauf pour les officiers supérieurs, les sous-officiers et un certain nombre de spécialistes prélevés sur les forces régulières, devait être formée de volontaires enrôlés pour une période minimum de dix-huit mois. Mais, après le débarquement d'Inchon et les victoires subséquentes des Nations Unies, comme la guerre semblait presque finie, la contribution canadienne

\*Le général Willoughby, dans l'apologie qu'il a faite de son héros MacArthur, lui attribue tout le mérite d'avoir freiné l'offensive chinoise en janvier et d'avoir organisé la contre-attaque des Nations Unies. Rien ne saurait s'éloigner davantage de la vérité. Le 10 janvier encore, au moment où la retraite avait été exécutée avec succès et que les patrouilles faisaient déjà preuve d'une grande activité au nord, MacArthur songeait encore à continuer une retraite progressive. En réalité, il brossa un tableau si sombre de la situation des armées des Nations Unies que deux des chefs de l'état-major combiné, les généraux Collins et Vandenberg, se rendirent en Corée en avion pour constater par eux-mêmes l'état de la situation. Ils firent rapport, le 17 janvier, que sous le commandement de Ridgway la Huitième Armée avait repris courage et qu'elle ne courait aucun danger d'être jetée à la mer. Mais d'après Willoughby, « MacArthur se rendit en Corée en avion le 20 janvier, rejeta toute idée que l'ennemi pouvait pousser nos troupes à la mer et donna des ordres en vue d'une contreoffensive ». (*Op. cit.* p. 407). Mais la vérité est que, le 15 janvier, Ridgway sondait déjà le front ennemi au moyen de fortes patrouilles à l'échelle de régiments entiers suivies d'attaques à l'échelle divisionnaire. Le 20 janvier, quand MacArthur fit son apparition dramatique, Ridgway était déjà presque prêt à déclencher son offensive principale, qui commença réellement cinq jours plus tard. (Voir Willoughby, *op. cit.*, p. 407; Ridgway, *op. cit.*, pp. 215-216; Berger, *op. cit.*, p. 132).



Des membres barbus du *Cayuga*, en février 1951.

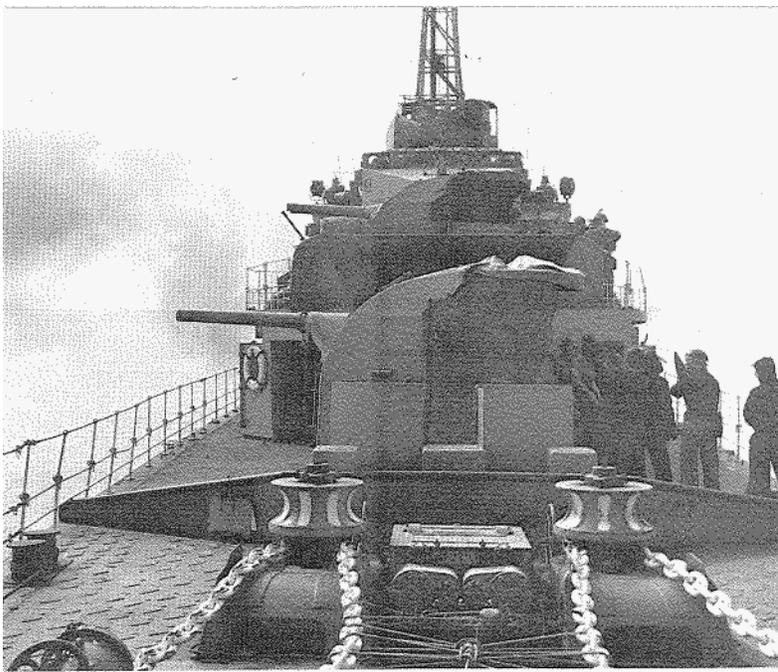
en troupes d'infanterie fut réduite temporairement à un seul bataillon<sup>7</sup>. L'unité désignée fut le nouveau 2<sup>e</sup> bataillon du *Princess Patricia's Canadian Light Infantry*, sous le commandement du lieutenant-colonel J. R. Stone, D.S.O. avec agrafe, M.C. Les PPCLI arrivèrent à Pusan le 18 décembre 1950 pour y terminer leur entraînement et, le 23 février 1951, étaient au front avec leurs camarades de la 27<sup>e</sup> Brigade du Commonwealth britannique.

Peu avant l'arrivée des *Patricias* à Pusan, le statut du personnel des destroyers canadiens en Extrême-Orient avait été modifié. Le 8 décembre 1950, l'hon. Brooke Claxton, ministre de la Défense nationale, créait le Contingent spécial de la Marine royale du Canada, comprenant les navires, les officiers et les marins déjà en service, ainsi que tous ceux qui pourraient être appelés à servir à l'avenir avec les forces des Nations Unies en Extrême-Orient. La création de ce Contingent spécial n'avait, à cette époque, guère de conséquences pour le personnel de la MRC en Corée<sup>8</sup>, car, au contraire du Contingent spécial de l'Armée, celui de la marine se composait presque entièrement de réguliers<sup>9</sup>. Plus tard, cependant, une nouvelle loi accorda aux membres du Contingent spécial de la MRC la plupart des avantages accordés aux volontaires enrôlés pour une courte période de service dans le Contingent spécial de l'Armée canadienne. Pendant toute la guerre de Corée, les navires de la MRC affectés au Contingent spécial ne furent jamais placés en service actif, et on ne fit aucune distinction, sauf pour certains avantages accordés aux équipages, entre les navires en service en Extrême-Orient et ceux qui étaient restés dans les eaux canadiennes.

Mais les avantages spéciaux accordés aux équipages des navires affectés au Contingent spécial de la MRC furent bien gagnés, car la patrouille de la côte ouest de la Corée, surtout en hiver, n'était pas une croisière de vacances. Heureusement pour les intéressés, les trois premiers mois de 1951 furent moins occupés que ne l'avaient été les six dernières semaines de 1950, et les navires restèrent généralement assez longtemps dans les ports pour qu'on pût exécuter les travaux d'entretien nécessaires et accorder des congés suffisants aux équipages. Toutefois, les destroyers canadiens ne furent pas oisifs, loin de là. L'*Athabaskan*, par exemple, tint la mer pendant 19 jours en janvier, 20 jours en février et 24 jours en mars, ce qui lui permit de passer un temps raisonnable dans les ports. En outre, compte tenu de l'activité qui régnait sur terre et des opérations navales de la côte est, les patrouilles des navires canadiens sur la côte ouest à la même époque furent plutôt calmes.

Toutefois, les navires canadiens connurent certains moments intéressants pendant les premiers mois de 1951. Le *Cayuga* et l'*Athabaskan*, s'ils n'eurent aucun rôle important à jouer, comme ce fut le cas à Chinnampo, étaient présents aux dernières phases de l'évacuation d'Inchon, et assistèrent au grand exode de navires qui eut lieu au début de janvier. Comme à Chinnampo, le plus tragique aspect de l'évacuation était celui de la situation des réfugiés civils fuyant la ville. Les équipages des destroyers canadiens, chaque fois que l'occasion s'offrit, firent le peu qui était en leur pouvoir pour atténuer les souffrances de cette malheureuse population. Au cours de leurs patrouilles aux abords d'Inchon, les destroyers eurent parfois l'occasion de visiter des embarcations civiles, pour une raison ou pour une autre, et le commandant de l'*Athabaskan* nota que «...la situation pathétique des passagers par un froid rigoureux leur attirait une pluie de cigarettes et d'autres petites choses lancées par les hommes de pont chaque fois qu'on abordait une jonque<sup>10</sup>».

Ce fut dans le port d'Inchon que les destroyers canadiens vinrent pour la première fois sous le feu de l'ennemi en Corée. Inchon avait été abandonné le 5 janvier<sup>11</sup>, mais plus tard au cours du mois, les croiseurs et des destroyers furent envoyés bombarder les positions ennemies dans cette région, dans l'intention de faire croire aux communistes qu'on préparait un nouvel assaut amphibie et de les obliger à y garder des troupes. Le 25 janvier, le *Cayuga* et le *Nootka* (commander A.B.F. Fraser-Harris, D.S.C. avec agrafe, MRC<sup>12</sup>) sortaient du port d'Inchon lorsque des canons ennemis postés sur l'île Wolmi-do, ouvrirent le feu sur eux. Le tir des communistes était d'une imprécision désespérante, mais « cette première preuve de résistance de l'ennemi était de nature à plaire aux hommes du *Cayuga* qui avaient passé tant de mois dans



**Le *Cayuga* tire sur des cibles ennemies sur la côte ouest de la Corée.**

l'attente<sup>13</sup> »; les deux navires virèrent de bord, rebroussèrent chemin et ouvrirent le feu. Leurs canons de quatre pouces eurent bientôt réduit les batteries du rivage au silence, mais pour combler la mesure, les navires se rapprochèrent à portée de leurs canons *Bofor* et canonnèrent généreusement la région avant de reprendre leur patrouille.

Deux jours plus tard, le *Cayuga* revint à Inchon pour prendre part au bombardement du port par les forces de l'ONU. La première offensive déclenchée par Ridgway était en bonne voie et les navires avaient pour mission de harceler l'ennemi, de couper ses voies de communication et, lorsque la chose était possible, d'appuyer du feu de leurs canons l'avance des troupes de l'ONU dans la péninsule<sup>14</sup>. Avant de sortir d'Inchon, le *Cayuga* fut pour la deuxième fois sous le feu de l'ennemi, lorsque, le 30 janvier, des batteries installées sur la terre ferme et apparemment composées de six canons de 75 mm, le prirent pour cible. Cette fois, les artilleurs furent plus efficaces car plusieurs coups frappèrent à moins de deux cents mètres du navire. Mais le feu combiné de deux croiseurs et de deux destroyers était plus que les canonnières communistes pouvaient encaisser car ils ne troublèrent plus le *Cayuga* pendant tout le temps qu'il resta à Inchon, soit jusqu'au 3 février.

Sauf pour les deux engagements peu importants que nous venons de décrire, les destroyers canadiens connurent une période relativement calme pendant les trois premiers mois de 1951. En février, le *Cayuga*, l'*Athabaskan* et le *Nootka* passèrent six jours dans le port de Kuré, qu'ils employèrent à des travaux d'entretien et de réparation, puis l'*Athabaskan* passa

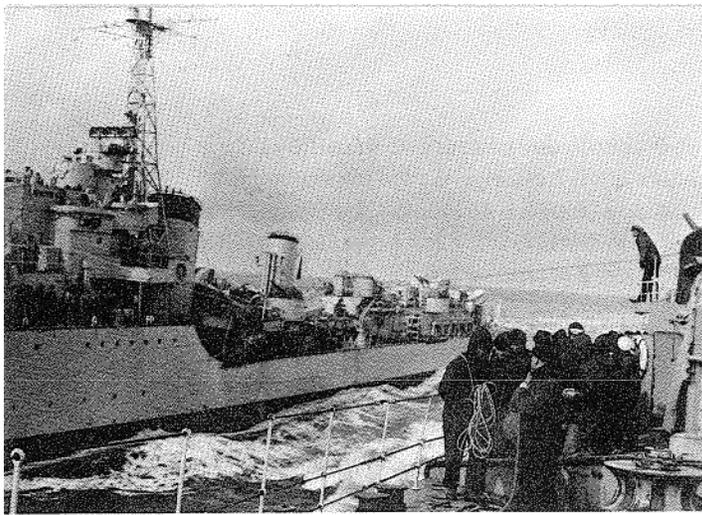
cinq jours agréables à Yokosuka, port de Tokyo, lorsqu'il participa à des exercices anti-sous-marins en compagnie du *St. Bride's Bay*, de la Marine royale, et du sous-marin américain *Bugara*.

La plus forte partie du travail des destroyers canadiens pendant ces premiers mois de 1951 consista à escorter les porte-avions. En général, les trois destroyers étaient ensemble, sous le commandement du *Cayuga*, avec un destroyer britannique qui formait le quatrième membre du groupe d'escorte. Le porte-avions britannique en activité sur la côte ouest à cette époque était le *Theseus* qui, à tour de rôle avec un porte-avions léger américain, ou un porte-avions d'escorte (le *Bataan* au début de 1951) fournissait la couverture aérienne au groupe opérationnel 95.1. Les appareils du porte-avions en service (élément opérationnel 95.1) fournissaient l'appui direct et exécutaient des missions de reconnaissance armée pour les forces terrestres, dirigeaient le tir pendant les bombardements, faisaient la chasse aux navires de transport ennemis et, le cas échéant, fournissaient la couverture aérienne aux navires de l'ONU sur la côte ouest.

D'ordinaire, le groupe du porte-avions patrouillait les environs des îles Clifford pendant le jour. Dès l'aurore, le premier avion s'envolait et c'était le début d'une journée fiévreuse pendant laquelle les trente-quatre avions du *Theseus* faisaient en moyenne jusqu'à cinquante-cinq sorties. Au crépuscule, quand son dernier avion était revenu à bord, le navire prenait la direction du sud ou du sud-ouest dans la mer Jaune et refaisait ensuite le même trajet en sens inverse pendant la nuit afin de se trouver en vue des îles Clifford au matin.

Pour le porte-avions lui-même, c'était un travail exténuant mais intéressant; pour les destroyers d'escorte, le travail était également exténuant mais monotone. Leur mission consistait à protéger le porte-avions contre les attaques des avions ou des sous-marins, mais on ne vit jamais d'avions ou de sous-marins ennemis et il n'était guère probable qu'on en aperçût. Toutefois, les navires ne pouvaient relâcher leur surveillance; chacun avait sa tâche à remplir et devait toujours être exactement au poste qui lui était assigné afin de prévenir tout danger de collision avec les autres navires du groupe.

L'un des petits ennuis journaliers du commandant des navires d'escorte, surtout lorsque ceux-ci étaient de la classe « Tribal », — destroyers d'un faible rayon d'action, — était le problème du ravitaillement en combustible. Tous les deux ou trois jours, chaque destroyer de cette classe devait prendre du combustible, soit du porte-avions, soit d'un pétrolier. Vu que le groupe d'escorte ne comprenait que quatre destroyers, ces absences fréquentes compliquaient considérablement le problème de la protection aérienne et sous-marine efficace du porte-avions.



**Le Cayuga s'approvisionne du Warramunga, de la Marine australienne.**



**Décollage d'avions du Thereus, de la Marine britannique, vu du Cayuga pendant les opérations sur la Corée.**



**Le Ceylon et le Cayuga, vus du Nootka.**

Le ravitaillement en combustible en haute mer n'est pas une opération des plus intéressantes, mais les destroyers canadiens en Corée en firent un jeu, ou plus exactement une science. Lorsque la division des destroyers arriva sur le théâtre de ses opérations, le record des navires du Commonwealth était de huit minutes pour le raccordement au navire de ravitaillement, à partir du moment où l'on tirait le canon *Coston*\* jusqu'à celui de l'ordre «Actionnez les pompes». Le *Sioux* fut le premier navire canadien à abaisser le record et à compléter l'opération en presque la moitié du temps, c'est-à-dire en quatre minutes et quarante-six secondes. Pendant l'hiver, le record fut abaissé de nouveau par le *Cayuga* à trois minutes et quarante secondes. Ce fut en mars 1951, vers la fin des missions d'escorte des porteavions que la concurrence devint la plus intense entre les destroyers canadiens. L'*Athabaskan* établit un nouveau record de trois minutes et vingt secondes, que le *Nootka* réduisit bientôt à trois minutes et dix secondes. L'*Athabaskan* revint à la charge avec un remarquable record de vitesse, l'abaissant à deux minutes et cinquante secondes.

Un compte rendu vivant et émouvant signé « P.L.S. McC<sup>15</sup> » dans *The Crow'snest* relate la dernière journée de la « Course au ravitaillement dans la mer Jaune ». C'était le 28 mars; le temps était au beau fixe et la mer était d'un calme plat. L'*Athabaskan* et le *Nootka* devaient tous deux prendre leur approvisionnement de mazout du pétrolier de la Marine royale *Wave Knight*.

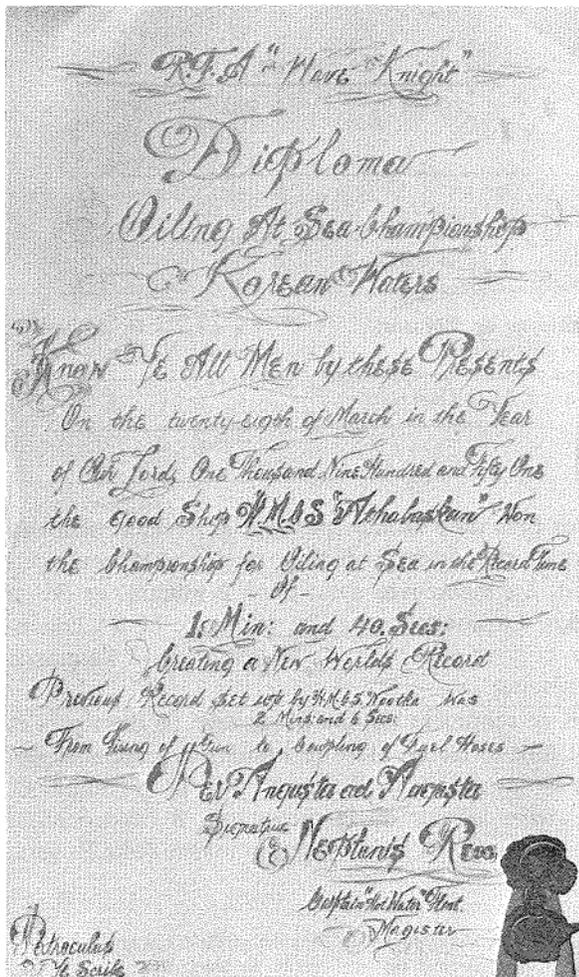
\*Normalement, le navire à ravitailler lance un câble léger au pétrolier. Le bout de ce câble léger est attaché à un câble plus fort appelé « câble de tirage », lequel à son tour est attaché à un autre câble encore plus lourd appelé « messenger ». Le « messenger » est attaché par l'équipage du pétrolier au tuyau pour combustible qui est alors tiré à bord du navire à ravitailler. Ce tuyau est raccordé aux connexions voulues et le pompage commence. Naturellement, la méthode de ravitaillement est sujette à diverses variations; par exemple, c'est le pétrolier qui lance le premier câble, ou bien c'est le pétrolier qui garde le « messenger » sur son pont. Cette méthode réduit considérablement le temps nécessaire au passage du tuyau pour combustible.

Le *Nootka* passa le premier, et il venait à peine de s'arrêter près du pétrolier que déjà le pavillon blanc de ce dernier était hissé, indiquant que le pompage commençait. La manoeuvre avait duré 2 minutes et douze secondes. La consternation fut profonde et les lamentations bruyantes à bord de l'*Athabaskan* à l'annonce de ce résultat.

Mais ce sentiment de découragement ne dura pas, et bientôt tout le navire était en branle. Le capitaine lui-même, le commandeur Welland, prit la direction et lorsqu'arriva le tour de l'*Athabaskan*, il l'approcha si près du *Wave Knight* que le premier maître John Rogers, un

**Des membres des équipages du Nootka et du Cayuga se rencontrent pendant un bref arrêt, le long d'un pétrolier britannique, au large de la côte ouest de la Corée.**





Le diplôme du «Championnat de réapprovisionnement en mer» de l'*Athabaskan*.

champion quand il s'agissait de lancer le câble de tirage, put le jeter directement sur le pont du pétrolier. L'équipage chinois du pétrolier se précipita pour le relier au « messenger » déjà attaché au tuyau. En quelques secondes, celui-ci fut hissé à bord du destroyer, le raccord fait et l'ordre de pomper donné. Lorsque le pavillon blanc du *Wave Knight* apparut, indiquant que les pompes fonctionnaient, les chronomètres enregistraient le record incroyable d'une minute et quarante secondes.

« Il y a un moment où il est inutile de pousser plus loin la rivalité, et le record d'une minute et quarante secondes en est tout près »<sup>16</sup>, comme le commandant de l'*Athabaskan* le fit remarquer, et les navires canadiens, dans l'intérêt de la sécurité, convinrent de s'en tenir au nouveau record jusqu'à ce qu'il ait été dépassé par un navire d'un autre pays. Mais il y eut des grognements de mauvais augure à bord des autres

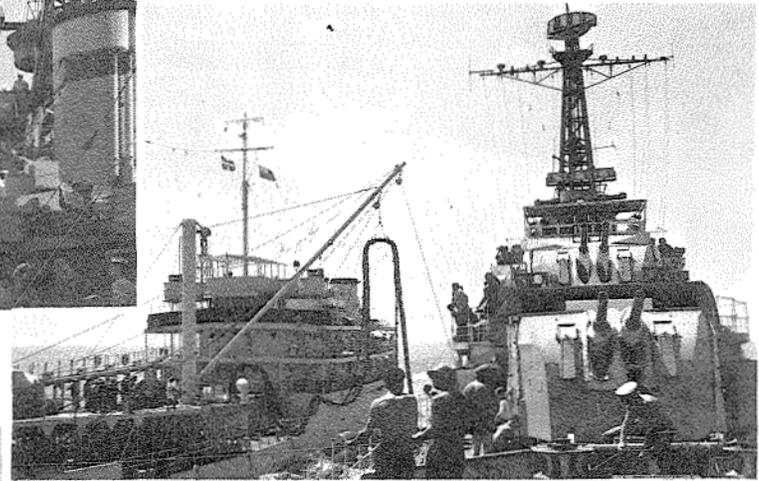
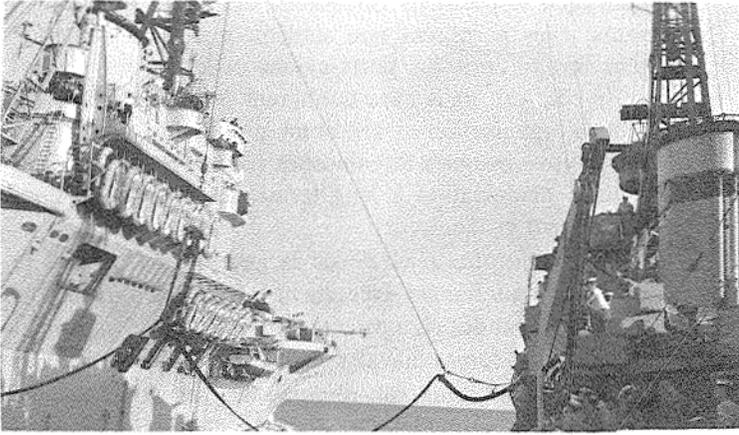
destroyers canadiens et il courut des rumeurs de vénalité et de corruption en hauts et en bas lieux. Celles-ci pouvaient bien être quelque peu fondées si l'on en juge par les remarques de «P.L.S. McC» sur « les promesses irréfléchies de distribution gratuite de liquide si nous réussissons à battre . . . le record [du *Nootka*]<sup>17</sup> » et par celles du commandant de l'*Athabaskan*, à savoir pour établir un record de ravitaillement, il est nécessaire, entre autres choses, « de s'assurer de la plus entière coopération du pétrolier<sup>18</sup> ». Quelles qu'aient pu être les méthodes employées, il fallut bien accepter le nouveau record, qui avait été vérifié par le *Theseus* qui se ravitaillait en même temps de l'autre bord du pétrolier<sup>19</sup>. Les autres destroyers canadiens durent accepter leur défaite d'aussi bonne grâce que possible et se consoler en méditant les paroles de l'Ecclésiaste que « la course n'est pas aux agiles, ni la guerre aux vaillants et ... ni la faveur aux savants; car le temps et les accidents les atteignent tous ».

Bien que les navires canadiens aient passé la plus grande partie des premiers mois de l'année au travail d'escorte des porte-avions, il arriva parfois que l'un d'eux eût la chance d'être assigné à l'élément opérationnel 95.12 pour une mission de patrouille ou de blocus. L'*Athabaskan*, par exemple, passa une grande partie de janvier avec l'élément 95.12, et le *Nootka* fit une patrouille de cinq jours au large d'Inchon en février. En avril, toutefois, il se produisit un changement, et non seulement les Canadiens furent chargés de missions « indépendantes » de patrouille des côtes, mais ces missions elles-mêmes devinrent plus intéressantes.

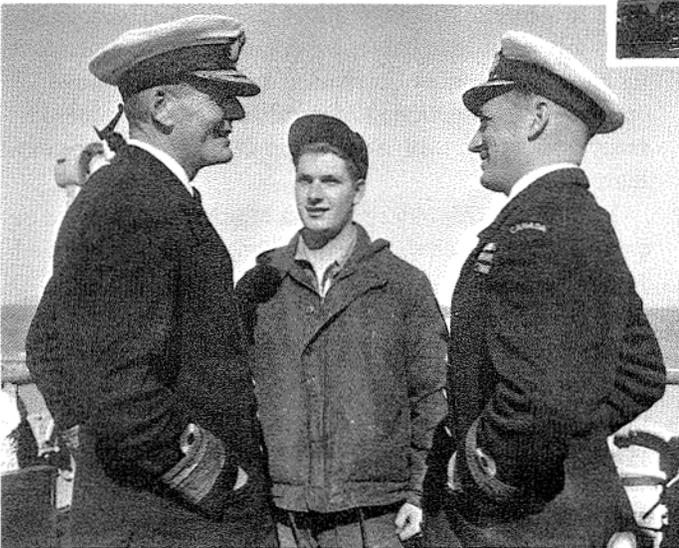
Divers changements étaient survenus, entre-temps, dans l'organisation de la division de destroyers. Le 16 mars, le *Cayuga* était reparti pour le Canada et avait été remplacé par le *Huron* (commander E. T. G. Madgwick, C.D., MRC). Le départ du capitaine Rock nécessita un changement dans le commandement du Contingent spécial de la MRC. Le capitaine Rock, en sa qualité de commandant des destroyers canadiens du Pacifique, avait pris le commandement du Contingent, et il conserva naturellement son commandement et son titre primitif lorsqu'il retourna au Canada. Lorsque le commander Fraser-Harris du *Nootka* lui succéda comme officier principal, le 16 mars 1951, il accéda au titre de commandant des destroyers canadiens en Extrême-Orient (en abrégé CANCOMDESFE). Jusqu'à ce que le contingent naval canadien eût été réduit à un seul navire, le principal officier naval canadien conserva ce titre et son commandement fut désigné par le sigle CANDESFE.

Au cours des premiers mois de 1951, il se produisit aussi aux échelons supérieurs du commandement plusieurs changements qui eurent des répercussions pour

Le *Nootka* se réapprovisionne en carburant du pétrolier britannique *Brown Ranger*.



Le *Nootka* se réapprovisionne en carburant du *Glory*, de la Marine britannique, dans la mer Jaune, sous l'oeil de sa mascotte (à d.).



Le vice-amiral l'hon. Sir Guy H. E. Russell, c. en c. de la station d'Extrême-Orient, cause avec le commandeur R.P. Welland, de l'*Athabaskan*, et un membre non identifié du navire.

Le vice-amiral sir William G. Andrewes, commandant en second de la station d'Extrême-Orient, inspecte un groupe d'officiers du *Nootka*.

les navires canadiens. Le 1<sup>er</sup> décembre 1950, le contre-amiral Andrewes, commandant du groupe opérationnel 95.1, fut créé chevalier et promu au grade de vice-amiral, ce qui lui conférait un grade plus élevé que celui de son supérieur immédiat, le contre-amiral A. E. Smith, de la Marine américaine, commandant de la force opérationnelle 95. L'amiral Andrewes et son supérieur britannique, le commandant en chef de la Station d'Extrême-Orient, acceptèrent cette situation, et il n'y eut aucun changement pendant les six semaines qui suivirent. Vers la mi-février, toutefois, des ordres arrivèrent de Washington, nommant Andrewes commandant de la force opérationnelle 95<sup>20</sup>. Ces ordres reçus sans avertissement préalable ne causèrent aucune

joie dans les cercles navals britanniques de Sasebo, vu que l'amiral Andrewes et son petit état-major n'étaient pas en mesure de prendre la direction d'une énorme force opérationnelle comprenant environ quatre-vingt-cinq navires. On trouva quand même une solution rapide à ce problème, grâce aux relations amicales et même cordiales qui existaient entre les organisations britannique et américaine en Extrême-Orient. Cette solution était ingénieuse; l'amiral Andrewes reçut le titre de commandant de la force opérationnelle 95, mais continua d'exercer son commandement du groupe opérationnel 95.1 sur la côte ouest. Le contre-amiral Smith devint commandant du groupe opérationnel 95.9 sous le commandement d'Andrewes mais,—et c'est là



**Le contre-amiral A. K. Scott-Moncrieff, commandant en second de la station d'Extrême-Orient, inspecte le personnel du *Nootka*.**

que se trouvait l'attrape, — il conservait la direction des mêmes forces qu'auparavant, à l'exception du groupe opérationnel 95.1<sup>21</sup>. Vu que tous les arrangements administratifs et logistiques visant les navires américains restaient entre les mains des Américains, ce changement apporté au commandement ne signifiait pas grand-chose, sauf peut-être que l'amiral Andrewes pouvait dorénavant exercer une influence plus considérable sur l'ensemble de la politique navale sur le théâtre des hostilités.

La nouvelle organisation du commandement que nous venons de décrire ne resta pas longtemps en vigueur car, comme il avait été prévu, le vice-amiral Andrewes fut remplacé le 10 avril 1951 par le contre-amiral A. K. Scott-Moncrieff, D.S.O. avec agrafe, et le contre-amiral Smith reprit son poste de commandant de la force opérationnelle 95<sup>22</sup>. Mais l'organisation générale ne reprit pas sa forme primitive. Il s'était produit des difficultés sur la côte est relativement à la coordination des opérations de bombardement des navires du groupe opérationnel 95.2 avec celles des porte-avions rapides et des gros navires de la Septième Flotte. On tenta de résoudre ces difficultés en plaçant le groupe 95 sous l'autorité du commandant de la Septième Flotte<sup>23</sup>. Ces nouvelles dispositions donnèrent des résultats

**Le *St. Paul* et deux destroyers, tous trois des États-Unis, dans le port d'Inchon, en janvier 1951.**



satisfaisants; elles permirent non seulement une coordination plus étroite entre les porte-avions et les autres navires de la côte est, mais elles donnèrent plus de souplesse à toute l'organisation et rendirent plus facile la rotation des navires assignés aux diverses tâches, tout en simplifiant la planification à long terme des opérations d'entraînement et d'entretien.

Dans l'histoire générale de la guerre de Corée, il se produisit toutefois un événement infiniment plus important que celui des changements opérés dans le commandement des forces navales des États-Unis, lorsque le général MacArthur fut révoqué de ses fonctions de commandant suprême des Nations Unies, le 11 avril 1951. Cette destitution du général MacArthur a fait déjà couler beaucoup d'encre, et il est inutile de nous attarder sur ce sujet. Tout observateur impartial doit convenir avec le général Ridgway que « le président des États-Unis a le droit indéniable, en sa qualité de commandant en chef, de révoquer un officier dont il désapprouve les opinions ou les actions ». On admettra aussi généralement que « ce renvoi n'aurait pu être exécuté de meilleure grâce<sup>24</sup> ».

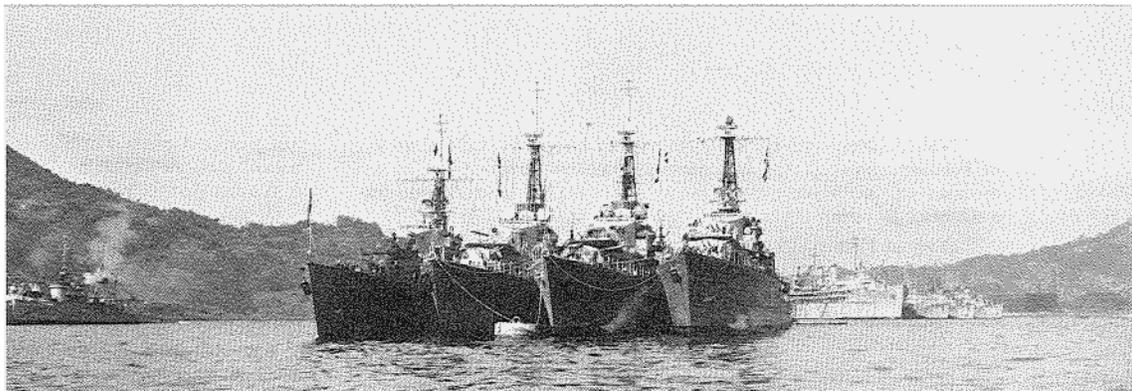
Le général Ridgway succéda à MacArthur au poste de commandant en chef, et le bouillant lieutenant-général James Van Fleet remplaça Ridgway comme commandant de toutes les forces terrestres en Corée.

Ces changements dans le commandement suprême et dans celui de la Huitième Armée n'eurent que peu de conséquences immédiates pour le Contingent spécial de la MRC en Corée, mais le transfert de la force opérationnelle 95 à la Septième Flotte était plus important et eut pour résultat de multiplier l'emploi des destroyers canadiens sur la côte est. Toutefois, le changement effectué dans le commandement de la division de destroyers canadiens elle-même fut encore plus important. Le capitaine Brock s'était efforcé de garder ensemble les navires de la division, tandis que le commandant FraserHarris adopta une attitude toute différente. Il exprima clairement à l'amiral Scott-Moncrieff l'opinion que « les trois destroyers canadiens employés sur le théâtre des hostilités étaient, pour les fins opérationnelles, trois unités individuelles à la disposition entière de l'amiral selon les besoins du

**L'*Athabaskan* et le *Nootka* quittent le Japon, en compagnie du *Theseus*, de la Marine britannique, pour patrouiller la côte ouest de la Corée.**



**Le Sioux, le Cayuga,  
l'Athabaskan et le Nootka  
à Sasebo, en janvier 1951.**



moment<sup>25</sup>». Ce changement d'attitude, ajouté à une recrudescence d'activité sur les deux côtes, signifiait que dorénavant les trois navires canadiens auraient beaucoup moins d'occasions de participer à la même opération navale ou de se trouver ensemble dans un port. Mais si les destroyers canadiens n'eurent

désormais que de rares occasions de travailler de concert, ce désavantage fut compensé par une réduction de leurs fonctions d'escorte des porte-avions et par de plus nombreuses occasions d'opérations individuelles au cours des patrouilles de blocus décrites dans les chapitres suivants.

## Références

<sup>1</sup>Lorsque le 10<sup>e</sup> Corps retraits en Corée du Sud, il se trouva de nouveau sous le commandement du général Walker, ce qui mit fin à la division du commandement, si controversée, imposée par MacArthur lors du débarquement de Wonsan.

<sup>2</sup>Voir ci-dessus, p. 40, note en bas de page.

<sup>3</sup>À l'exception de la 1<sup>re</sup> et de la 7<sup>e</sup> Divisions de la République de Corée qui avaient été prises de panique. Les nombreux désastres subis par les troupes de la République de Corée durant la guerre ne doivent pas être considérés comme un signe de faiblesse ou d'inaptitude des soldats coréens; au contraire, ils se sont révélés d'excellents combattants. Lorsque des unités ou des formations entières s'effondrent au combat, il ne faut pas en général jeter le blâme sur les soldats, mais plutôt sur leurs chefs. Ce fut le cas pour l'armée de la Corée du Sud au cours de la guerre de Corée.

<sup>4</sup>Les Chinois lancèrent une vigoureuse contre-offensive dans le secteur central le 12 février, mais leur pénétration initiale fut rapidement annulée et les Nations Unies poursuivirent leur avance.

<sup>5</sup>La capture de Séoul par Ridgway en mars 1951, se compare très favorablement à la prise de cette même ville par le général Almond en septembre 1950. La situation tactique était presque la même en ces deux occasions, sauf que Ridgway se trouvait en présence de forces ennemies beaucoup plus considérables. AP mond s'était emparé de la ville par une attaque de front, un combat de rues, de maison en maison et même d'une pièce à l'autre, avec l'appui de forts bombardements d'artillerie et d'aviation. Une grande partie de la ville fut détruite, la population civile souffrit horriblement et les fusiliers marins qui fournirent les troupes d'assaut subirent de lourdes pertes. En réalité, les deux tiers des pertes des fusiliers marins depuis leur débarquement à Inchon jusqu'au moment où ils furent retirés de l'offensive et envoyés à Wonsan eurent lieu lors de l'attaque de Séoul. Ridgway, appelé à résoudre un problème semblable, déborda la ville, obligeant les communistes à l'évacuer et il la reprit sans perdre un seul homme, sans tuer un seul civil et sans détruire une seule maison. (Voir Lynn Montross, *Fleet Marine Force Korea*, dans *USNIP*, août 1953, et R. M. Poats, *Decision in Korea*, p. 69.)

<sup>6</sup>Le 20 juillet 1950, l'escadron de transport 426 de l'ARC avait été affecté au service des transports militaires aériens de l'armée américaine, des États-Unis au Japon, mais elle n'était pas une unité combattante.

<sup>7</sup>Le 21 février 1951, cette décision fut modifiée et l'on revint au premier projet d'envoyer toute la brigade en Corée.

<sup>8</sup>Le seul effet de quelque importance fut de rendre les officiers et les marins mariés du Contingent spécial de la RMC admissibles immédiatement à l'indemnité conjugale, sans attendre d'avoir atteint les âges de 25 et de 23 ans respectivement.

<sup>9</sup>Sept officiers et marins de la réserve faisaient partie des équipages des premiers navires envoyés en Extrême-Orient. Ils s'étaient tous engagés volontairement pour « Service naval spécial ». Un grand nombre d'autres réservistes servirent ensuite dans le Contingent spécial de la MRC en Corée. Tous ceux-ci bénéficièrent naturellement des mêmes avantages que l'on avait accordés aux volontaires du Contingent spécial de l'Armée canadienne.

<sup>10</sup>Rapport des opérations de l'*Athabaskan* pour janvier 1951.

<sup>11</sup>On a prétendu que l'abandon d'Inchon n'était pas nécessaire et il semble y avoir de bonnes raisons de le croire. Il est certain qu'on procéda à beaucoup de travaux de démolition inutile des ouvrages importants des chantiers maritimes dont les forces de l'ONU auraient bientôt grandement besoin. (Commander Cagle, *Errors of the Korean War*, dans *USNIP*, mars 1958, p. 33 et s.)

<sup>12</sup>Le *Nootka* avait relevé le *Sioux* le 15 janvier 1951.

<sup>13</sup>Rapport des opérations du *Cayuga* pour janvier 1951.

<sup>14</sup>«On pouvait facilement suivre la progression des armées alliées sur terre par les éclairs du feu de l'artillerie qui avançaient de jour en jour le long de la côte.» (*loc. cit.*) Inchon tomba finalement aux mains des forces de l'ONU le 10 février.

<sup>15</sup>Lieutenant-commander P. L. S. McCulloch, C.D., MRC, alors lieutenant à bord de l'*Athabaskan*.

<sup>16</sup>Rapport des opérations de l'*Athabaskan* pour mars 1951.

<sup>17</sup>*The Crowsnest*, juin 1951.

<sup>18</sup>Rapport des opérations de l'*Athabaskan* pour mars 1951.

<sup>19</sup>Nous n'avons pas encore appris que ce record ait été abaissé, et

l'*Athabaskan* et très fier du diplôme décoratif de « Championnat du ravitaillement de combustible en haute mer » que lui a décerné le commandant du *Wave Knight*.

<sup>20</sup>D'après l'amiral Smith (commandant de la force opérationnelle 95): « Ce changement résultait du désir exprimé par M. Churchill qu'un commandant en chef britannique soit nommé au commandement suprême des forces de l'Atlantique » (Cagle et Manson, *op. cit.* p. 301.) M. Atlee dirigeait encore le gouvernement britannique à cette époque, et les conservateurs, avec leur chef, M. Churchill, ne reprirent le pouvoir qu'en octobre 1951. Naturellement, Churchill voulait un commandant en chef britannique dans l'Atlantique mais, bien qu'il fût à la tête d'un très puissant parti

d'opposition à la Chambre des communes, il n'était pas, au début de 1951, en mesure d'exercer une pression à Washington par les voies ordinaires.

<sup>21</sup>On trouvera à l'Appendice E un diagramme de l'organisation du commandement.

<sup>22</sup>L'amiral Smith prit son commandement le 3 avril, date fixée pour la relève de l'amiral Andrewes, mais celui-ci ne fut en réalité remplacé par l'amiral Scott-Moncrieff que le 10 avril.

<sup>23</sup>On trouvera à l'Appendice F un diagramme indiquant les nouveaux arrangements.

<sup>24</sup>Ridgway, *op cit.*, p. 223.

<sup>25</sup>Rapport des opérations du *Nootka* pour avril 1951.

## OFFENSIVES ET CONTRE- OFFENSIVES TERRESTRES

Depuis le début de l'offensive déclenchée par Ridgway, c'est-à-dire de la fin de janvier jusqu'à la fin d'avril 1951, les forces des Nations Unies avaient progressé considérablement, s'étaient emparé d'un vaste territoire et, ce qui était encore plus important aux yeux de Ridgway, avaient infligé de lourdes pertes à l'ennemi. Mais, aussi étrange que cela puisse paraître, en dépit de cette offensive et de la domination presque complète des voies de communication de l'ennemi par les forces aériennes et navales, celui-ci avait réussi, à la mi-avril, à renforcer suffisamment ses armées et à leur fournir le matériel voulu pour qu'elles puissent lancer une puissante contre-offensive.

Les communistes se portèrent à l'assaut le 22 avril et eurent d'abord des succès considérables<sup>1</sup>. Mais la Huitième Armée se replia sous les coups et les Chinois, incapables de soutenir une offensive prolongée, durent s'arrêter à bout d'haleine, non pas cependant avant d'avoir repoussé les lignes de l'ONU jusqu'aux environs du 38<sup>e</sup> parallèle.

Les communistes chinois n'avaient pas engagé toutes leurs réserves dans leur attaque du mois d'avril, et aussitôt qu'ils eurent organisé leurs moyens de transport, ils se préparèrent à renouveler leur offensive. Mais ils n'étaient pas les seuls à se préparer; les forces de l'ONU ne restaient pas oisives. La seconde offensive communiste du printemps se déclencha les 16 et 17 mai, cette fois contre le secteur de Hwachon, dans les montagnes du centre et de l'est. Le 3<sup>e</sup> Corps de la République de Corée s'effondra sous le choc de l'attaque, mais les fusiliers marins du 10<sup>e</sup> Corps américain et la 2<sup>e</sup> Division d'infanterie américaine tinrent bon pendant que la 3<sup>e</sup> Division d'infanterie américaine, gardée en réserve, se portait en avant pour aider à enrayer l'avance ennemie. Afin de jeter le déséquilibre dans les plans des Chinois, le général Van Fleet commença d'exercer une pression sur leur flanc ouest et dès que l'offensive ennemie se fut ralentie, il

lança une contre-offensive des fusiliers marins et de la 2<sup>e</sup> Division, le 21 mai, dans la direction du nord-ouest, sur le « triangle de fer<sup>2</sup>».

La tactique de Van Fleet remporta un succès complet; de lourdes pertes furent infligées à l'ennemi et, pour la première fois, on fit un nombre considérable de prisonniers chinois. L'avance de l'ONU se poursuivit et, vers la mi-juin, on avait pénétré le Triangle de Fer et l'ennemi battait en retraite. « En juin 1951, affirme le général Van Fleet, les Chinois étaient vaincus ... C'est alors qu'on nous interdit de pousser plus loin notre avance<sup>3</sup>. »

Le haut commandement de l'ONU avait deux raisons principales de suspendre l'avance de ses troupes à cet endroit et à ce moment. En premier lieu, la Huitième Armée occupait une ligne courte, forte et facile à défendre, s'étendant presque entièrement au nord du 38<sup>e</sup> parallèle; en deuxième lieu, les Chinois semblaient disposés à négocier un armistice de bonne foi. Plusieurs généraux et amiraux américains engagés dans la guerre de Corée croyaient, et croient encore, que l'ONU commit une erreur en arrêtant l'avance de ses armées à la fin de juin 1951, mais nous n'entrerons pas dans le détail de ses raisons. Une chose est toutefois certaine, c'est que les Chinois n'avaient rien à perdre et beaucoup à gagner en entamant les pourparlers d'armistice à Kaesong le 10 juillet 1951. Leur offre de négociations arrêta une forte offensive de l'ONU et stabilisa le front. Lorsque les pourparlers en vue d'une trêve furent suspendus pour la première fois vers la fin d'août 1951<sup>4</sup>, les forces chinoises étaient infiniment plus fortes qu'elles ne l'étaient à la fin de juin. Les communistes surent aussi profiter des deux périodes de « cessez-le-feu » de novembre et décembre 1951. Par la suite, toute tentative de l'ONU de chasser les Chinois de la Corée du Nord, par le simple emploi des armes conventionnelles, eût été trop coûteux en hommes et en matériel pour qu'on pût même y songer.

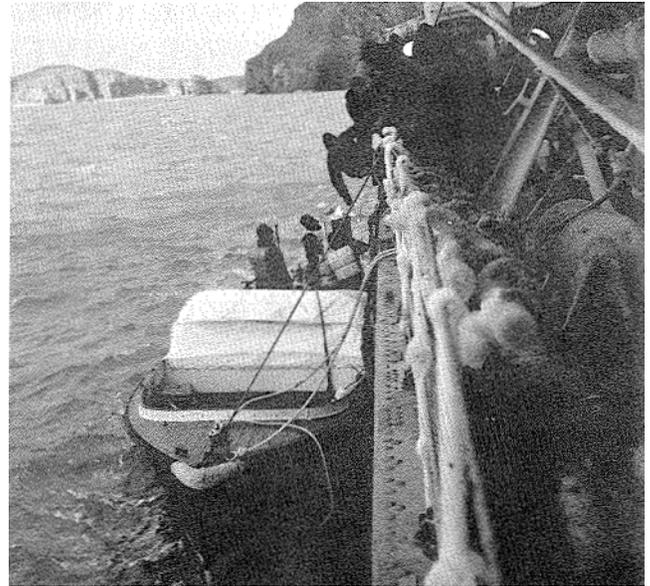
Pour revenir à l'histoire des destroyers canadiens en Extrême-Orient, la période des offensives et contre-offensives d'avril et de juin 1951 marqua une recrudescence d'activité pour les navires canadiens. Au début d'avril, l'*Athabaskan* et le *Huron* avaient été appelés à prendre part à une opération tout à fait nouvelle pour eux, lorsque les porte-avions du groupe opérationnel 95.1, le *Theseus*, de la Marine royale, et le *Bataan*, de la Marine américaine, quittèrent leur région de chasse ordinaire dans la mer Jaune pour attaquer conjointement le réseau de communications de la côte est, dans la région de Wonsan. En cette occasion, le groupe opérationnel 95.11 constituait réellement une véritable force de l'ONU car les porte-avions britannique et américain avaient pour escorte deux destroyers américains, un australien et deux canadiens. Pendant trois jours, les avions des deux navires firent plusieurs sorties et bombardements efficaces contre des positions ennemies à Wonsan et aux alentours. Les commentaires du commandant de l'*Athabaskan* sur cette opération sont intéressants:

**Cette force internationale, composée de navires de quatre nations, fonctionna en parfaite harmonie du 8 au 15 avril. ... Il ne se produisit aucune difficulté de service qui eût pu nuire à l'efficacité des opérations. Les communications furent excellentes, la manoeuvre rapide et précise. Le ravitaillement en combustible et en approvisionnements fut exécuté par des navires de transport britanniques et américains. Les relations entre les divers commandants furent parfaites<sup>5</sup>.**

Pendant que l'*Athabaskan* et le *Huron* escortaient les porte-avions sur la côte est, le *Nootka* faisait la patrouille du blocus avec l'élément opérationnel 95.12, sous les ordres du *Kenya*. Le travail de patrouille du blocus n'avait pas changé au cours des semaines qui avaient séparé le débarquement d'Inchon de l'intervention des Chinois. On ne voyait que peu de signes d'activité maritime de la part de l'ennemi, même à l'embouchure du Yalou, et les occasions de bombarder des installations côtières étaient rares. On constatait toutefois une différence importante; les bateaux de pêche amis étaient beaucoup plus nombreux et plus actifs qu'en septembre et octobre 1950, et il arriva une fois que le *Nootka* dut passer à toute vitesse à travers une flotte d'environ cinquante navires de pêche<sup>6</sup>. Pendant cette patrouille du *Nootka*, il se produisit un incident plutôt rare, lorsque trois ou quatre Yak attaquèrent la frégate coréenne *Apnok (PF 62)* en patrouille dans le golfe du Yalou<sup>7</sup>, mais heureusement cet incident ne marquait pas, comme on le crut d'abord, le début d'une campagne de l'aviation chinoise contre le blocus de l'ONU. Le destroyer canadien continua sa mission sans incident et rentra au port de Sasebo le 24 avril.

Pendant le mois de mai 1951, les destroyers canadiens furent plus occupés aux patrouilles de blocus qu'ils ne l'avaient été en aucun autre mois depuis décembre 1950.

Les dispositions prises en vue d'assurer le blocus étaient désormais mieux organisées. Pendant la retraite de décembre, le contre-amiral A. E. Smith, de la Marine américaine, commandant de la force opérationnelle 95, avait décidé de sa propre initiative, en l'absence d'ordres supérieurs, qu'il serait sage de prendre possession de



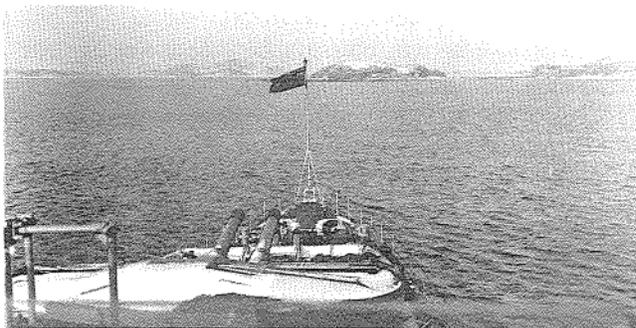
**Le *Nootka* charge dans son canot à moteur des approvisionnements destinés à une île de la côte ouest.**



**Une jonque s'approche du *Nootka*.**

certaines îles situées à des endroits stratégiques sur les deux côtes<sup>8</sup>. En plaçant de petites garnisons de fusiliers marins coréens sur ces îles, les forces de l'ONU pouvaient conserver la possession de postes qui seraient plus tard des plus précieux, sans égard à la tournure de la guerre, pour les opérations de déminage, de reconnaissance, de raids, de fouille des navires suspects, de sauvetage, ainsi que pour les installations de radar et de radio et quantité d'autres usages. Les îles qu'il fut décidé de garder sur la côte ouest furent celles de Chodo, Paengyong-do<sup>9</sup>, et de Tokchok-to, qui couvraient les abords d'Inchon et de Chinnampo, et le seul chenal en eau profonde utilisable le long du promontoire Hwanghae. Plus tard, d'autres îles furent capturées par les forces de la République de Corée ou des guérillas amies et, pendant un certain temps, les Nations Unies exercèrent leur contrôle sur des îles situées jusqu'au fond du golfe du Yalou. Depuis le début de 1951 jusqu'à la conclusion de l'armistice, la protection de ces îles constitua une partie importante des fonctions du groupe opérationnel 95.1.

Sur la côte est, il n'y avait réellement pas d'îles importantes du point de vue stratégique, mais l'amiral Smith décida quand même de garder quelques-unes des îles les plus importantes du port de Wonsan. Pour quelque raison que l'amiral Smith n'a pas expliquée<sup>10</sup>, lorsque les forces de l'ONU abandonnèrent Wonsan en décembre, on ne fit aucun effort pour conserver la possession de ces îles, et c'est pourquoi, lorsqu'il fut décidé d'en reprendre quelques-unes vers la mi-février 1951, il fut nécessaire d'organiser des opérations d'assez grande envergure. Ce fut le commencement du fameux « siège » de Wonsan, qui devait se continuer durant toute la guerre et devenir le pivot principal des opérations navales sur la côte est. C'est à l'élément opérationnel 95.21 que fut assignée la direction des opérations autour de Wonsan; il se composait ordinairement de deux destroyers et de quelques patrouilleurs et dragueurs de mines. Plus au nord, l'élément opérationnel 95.22, composé de trois destroyers, d'un destroyer-dragueur de mines et d'une frégate, devait surveiller les importants centres de communications de Songjin et de Chongjin. Cet élément assurait aussi le blocus de la côte, de Chaho jusqu'au parallèle 41 50' nord, qui marquait la limite des opérations de blocus. Un troisième élément, le 95.28, désigné aussi comme « élément de bombardement », dont la composition variait suivant les circonstances, avait pour mission d'appuyer les troupes de terre sur le flanc est des Nations Unies. Plus tard en 1951, un autre élément, le 95.24 (composé ordinairement d'un seul destroyer), fut chargé de la surveillance de la région de Hungnam. La plupart de ces éléments, en particulier celui de Wonsan et

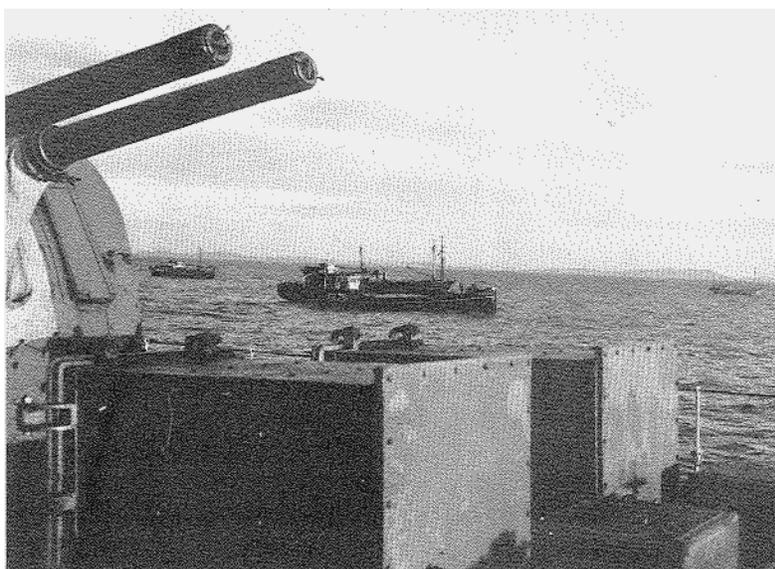


Îles de la côte ouest de la Corée, vues du *Cayuga*.

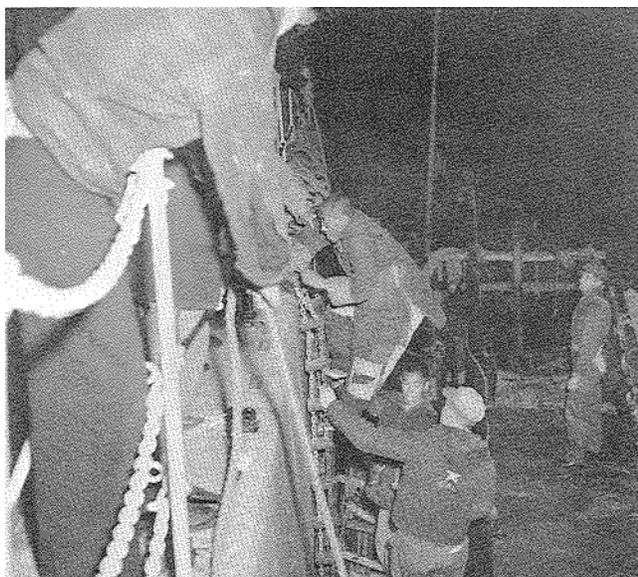
l'élément de bombardement, étaient renforcés à l'occasion par l'addition de croiseurs ou de cuirassés tirés des forces opérationnelles 77 et 95. Ce fut à l'un ou l'autre de ces éléments<sup>11</sup> que les destroyers canadiens furent attachés lorsqu'ils commencèrent, à l'été de 1951, à être employés plus fréquemment sur la côte est.

Après une mission d'escorte de porte-avions au début de mai, à laquelle tous les navires des forces canadiennes en Extrême-Orient prirent part, les destroyers canadiens furent de nouveau séparés; le *Huron* continua son travail d'escorte, tandis que les deux autres furent principalement employés au blocus. Le *Sioux* (commander P. D. Taylor, MRC) était revenu faire une deuxième période de service en Corée, remplaçant l'*Athabaskan* parti pour le Canada le 3 mai, et il se trouva bientôt au plus fort des opérations de patrouille des côtes. Depuis le début de la première offensive du général Ridgway en janvier, les forces navales de l'ONU sur la côte ouest avaient

Les canons du *Cayuga* encadrent les navires qui ravitaillent la 8<sup>e</sup> armée au nord du 38<sup>e</sup> parallèle.



maintenu une pression constante sur l'ennemi faisant prévoir des opérations amphibies dans la région de Chinnampo à Inchon. On avait aussi déployé tous les efforts possibles pour encourager et appuyer les groupes de partisans actifs derrière les lignes ennemies dans le promontoire de Hwanghae. Vers le milieu de mai, après un simulacre d'opération amphibie, il fut décidé de faire voir à l'ennemi que les forces de l'ONU étaient capables d'actes aussi bien que de menaces, et des plans furent préparés en vue d'un débarquement de fusiliers marins du *Ceylon* et du *Kenya* sur la terre ferme en face de Chodo. Le *Sioux* participa à cette opération qui eut lieu dans l'après-midi du 20 mai. De concert avec les autres navires de l'élément opérationnel 95.12, il bombardait les plages afin de détruire les mines qui s'y trouvaient, et allongea ensuite son tir vers les villages de l'intérieur pendant le débarquement des fusiliers marins. Le détachement de débarquement n'était pas aussi nombreux qu'on l'avait décidé au début, vu que le *Kenya* avait été chargé d'une autre mission, mais le groupe de fusiliers marins du *Ceylon* assura à lui seul le succès de l'opération. Il pénétra plus d'un mille à l'intérieur et jeta le désarroi partout avant de revenir à bord du *Ceylon*. Le raid en soi ne causa pas de pertes très sensibles à l'ennemi, mais il eut quand même des résultats supérieurs à ceux que l'on avait espérés. Les communistes se hâtèrent d'envoyer des renforts dans cette région, de garnir leurs défenses côtières et d'amener dans la péninsule des troupes stationnées au delà du Taedong. Ces mouvements offrirent d'excellentes cibles aux avions de l'élément



Des pêcheurs de l'une des sept embarcations de pêche chinoises saisies par le *Nootka* sont pris à bord.

opérationnel 95.11, tandis que les garnisons affectées aux défenses côtières se trouvaient à portée des canons des navires de blocus.

Bien qu'il ne naviguât pas de concert avec le *Sioux*, le *Nootka* fut aussi employé avec les forces de blocus de la côte ouest en mai, et préféra de beaucoup ce travail à celui de l'escorte des porte-avions. L'une de ses tâches principales pendant cette période fut celle de la patrouille de la partie nord du golfe du Yalou afin d'interdire toute navigation; il s'agissait là d'une opération nocturne à laquelle on employait un ou plusieurs destroyers de l'élément 95.12. Au cours de ces patrouilles, on surprenait assez souvent des navires de pêche chinois de la province voisine de Shantung ou de la Mandchourie et, comme on soupçonnait ces navires de ravitailler la Corée du Nord, ordre avait été donné de saisir tous les bateaux de pêche rencontrés dans la zone du blocus. Dans la nuit du 13 au 14 mai, alors que le *Nootka* était en patrouille dans le golfe, son radar *Sperry* repéra neuf embarcations à environ cinq milles à l'ouest. Le navire se rapprocha immédiatement pour voir de quoi il s'agissait. La mer était calme, mais une brume très dense réduisait la visibilité à environ cent mètres. Une vedette à moteur équipée d'un appareil de radar et d'un poste émetteur et récepteur de radio fut mis à la mer et dirigé vers le bâtiment le plus rapproché. Le *Nootka* avait surpris une flotte de pêche chinoise composée de neuf jonques et sampans à la dérive avec toutes leurs lignes étendues pendant que les équipages ronflaient paisiblement. La vedette s'approcha prudemment du premier sampan dont elle coupa les lignes de pêche, le prit en remorque et l'emmena le long du destroyer. Les Chinois de l'équipage devaient dormir du sommeil proverbial du juste car aucun ne s'éveilla avant que le sampan fût déjà tout près du destroyer. Toute l'opération se déroula de cette façon et les navires chinois furent remorqués l'un après l'autre le long du *Nootka* et leurs équipages entassés dans la salle d'entrepôt des «squid» du destroyer. La « cueillette des jonques » fut interrompue par l'arrivée sur les lieux du destroyer hollandais *Van Galen* et on perdit quelque temps à identifier les destroyers, mais deux jonques, cinq sampans et vingt-huit prisonniers avaient été capturés lorsque le *Nootka* dut s'éloigner de cette région<sup>12</sup>. Il. Les destroyers ne regrettèrent pas trop d'avoir dû laisser indemnes deux des navires de pêche. La consternation de leurs équipages en constatant à leur réveil la disparition mystérieuse de leurs collègues, et les rapports qu'ils durent faire au retour étaient bien propres à mettre fin pour quelque temps du moins aux opérations de pêche dans la zone du blocus.

Plus tard en mai, le *Nootka* fut transféré à la côte est, et vu que c'était la première fois qu'un destroyer canadien participait aux opérations de blocus du groupe

opérationnel 95.2 sur cette côte<sup>13</sup>, nous décrivons son travail d'une façon plus détaillée. Il arriva dans la région de Songjin le 21 mai pour y faire la relève du *Black Swan*, de la Marine royale, unité de l'élément opérationnel 95.22<sup>14</sup>, chargé de la surveillance et du blocus de la côte à partir de Chaho jusqu'au parallèle 41 50' nord, ainsi que du bombardement des routes et des voies ferrées de la région. Dès son arrivée, le *Nootka* fut immédiatement chargé du bombardement d'un convoi de wagons de chemin de fer dans la partie habitée de Songjin; ensuite, il dirigea son tir sur plusieurs cibles qui s'offraient dans cette région. Toute la nuit, il resta aux environs de Songjin et continua son bombardement de harcèlement et d'interdiction de la circulation, tandis que les navires américains *Tucker* et *Sausalito* s'occupaient de la patrouille nocturne régulière au nord de Chongjin.

Le commander Fraser-Harris du *Nootka* n'était pas satisfait d'avoir uniquement à se balader de long en large dans le chenal déminé de Songjin en bombardant les ponts, les tunnels et les voies ferrées dont on n'était pas sûr que l'ennemi fit usage. En conséquence, il demanda au commandant de l'élément opérationnel la permission d'envoyer un groupe de débarquement à terre pour y faire l'examen du chemin de fer côtier. En même temps, ce groupe pourrait épargner des munitions en faisant sauter les voies avec des charges de démolition. Le deuxième jour de sa mission de patrouille, le *Nootka*, tout en continuant son bombardement d'interdiction le long de la côte, procéda à un examen minutieux de la région pour y découvrir l'endroit le plus favorable au débarquement. On repéra un point qui paraissait propice, un ravin profond entre deux falaises rocheuses percées de deux tunnels reliés par un pont de chemin de fer à voie unique. Si l'on pouvait saisir ce pont par surprise, il serait assez facile à défendre pendant la durée des opérations de démolition, vu qu'il n'était accessible que par les deux tunnels ou par l'escalade des pentes rocheuses à nu. Vu qu'on n'avait aperçu aucune force ennemie chargée d'assurer la défense de ce pont, on décida d'effectuer le débarquement en plein jour, tout en tenant les canons du navire braqués sur les entrées des tunnels au cas où ils recèleraient des troupes ennemies.

Dans la matinée du 23 mai, le commandant de l'élément opérationnel passa le commandement à son remplaçant, le commander J. B. Gay, Jr., du navire américain *Stickell*, lequel accorda immédiatement au commander Fraser-Harris l'autorisation de procéder à son plan d'attaque du pont. La journée était brumeuse, ce qui constituait un obstacle sérieux à la protection du groupe de débarquement par les canons du navire en cas de résistance de la part de l'ennemi, mais en dépit



Une équipe de débarquement du *Nootka* se dirige vers le canot, en préparation d'une attaque contre un pont de chemin de fer près de Songjin.

de cette circonstance défavorable, on décida de procéder au débarquement. On ne prévoyait aucune opposition réelle et s'il y avait des gardes armées aux alentours, on espérait que la brume permettrait au groupe de débarquement de les prendre par surprise. Mais devant une forte résistance, on abandonnerait le projet de débarquement.

Vers la fin de l'après-midi, les préparatifs étaient complets. Une vedette à moteur, équipée de radar et de radio, fut dépêchée traînant à sa remorque une chaloupe de quatorze pieds à utiliser si la plage ne permettait pas à la plus forte embarcation d'y atterrir. Le détachement de débarquement comprenait dix-neuf officiers et marins commandés par le lieutenant A. H. M. Slater, MRC. L'officier artilleur A. A. Butchart, D.S.M., C.D., MRC, dirigeait le groupe de démolition. Six hommes étaient chargés de la manoeuvre des embarcations et d'assurer les communications; les autres devaient servir d'éclaireurs et protéger les experts en démolition pendant leur travail. L'officier de liaison du navire, le lieutenant S. N. Ou, de la Marine coréenne, devait servir d'interprète tout en faisant partie de la garde.

La brume permit au navire d'approcher sans crainte d'être aperçu jusqu'à un mille de la plage désignée. Les embarcations furent mises à la mer à 15 h. 30 et, après une dernière vérification des boussoles et des appareils de radio, se dirigèrent vers le rivage. La mer était calme, avec une légère houle seulement. La brume s'éclaircissait un peu, et quand les embarcations furent rendues à deux cents mètres du rivage, on put voir clairement les détails de la plage. On ne pouvait discerner aucun mouvement à terre, mais à peine la vedette avait-elle touché le sable du rivage qu'environ six soldats nord-coréens apparurent derrière les falaises

rocheuses qui bordaient la plage et ouvrirent le feu avec leurs fusils. Bien que pris par surprise, le détachement de débarquement ne se laissa pas décontenancer, et par un feu violent força les communistes à se cacher. Le lieutenant Slater, d'après le programme établi, ordonna immédiatement aux embarcations de se retirer à l'abri dans la brume.

Dans l'intervalle, à bord du navire, on pouvait entendre clairement la fusillade et on voyait par le radar *Sperry* que la vedette s'éloignait du rivage. Par sa radio, celle-ci fit rapport que devant la résistance ennemie elle rentrait à bord. Lorsque le radar indiqua que les embarcations étaient rendues à cinq cents mètres du rivage, le navire ouvrit le feu, bombardant la plage et les falaises avec des obus de quatre pouces. Le feu des armes portatives de l'ennemi continua pendant quelque temps après que les embarcations eurent été reprises à bord du navire et on dut se contenter d'espérer que dans leur confusion les soldats ennemis tiraient les uns sur les autres.

L'objectif secondaire du débarquement, qui était de faire sauter les voies ferrées, n'avait pas été atteint, mais on avait quand même recueilli des renseignements importants. Le détachement de débarquement n'avait subi aucune perte et prétendait de son côté avoir tué ou blessé au moins trois soldats ennemis; il avait aussi repéré au moins deux cibles importantes pendant qu'il était près du rivage. En outre, d'après quelques membres du groupe, l'expérience avait été intéressante et instructive.

Peu après l'embarquement des vedettes, la brume commença de se dissiper et le temps devint bientôt tout à fait clair. Le navire ouvrit alors le feu sur le pont, ainsi que sur un abri bétonné et un poste d'observation munis tous deux de mâts d'antenne de radio qui avaient été repérés par le détachement de débarquement. Ces deux objectifs furent fortement endommagés ou détruits, mais le pont ne subit que de légers dommages. Le reste de la journée fut employé à des bombardements d'interdiction et de cibles diverses le long de la côte. L'une de celles-ci était un autre pont, que l'on appela bientôt le « pont de caoutchouc », car non seulement les obus de quatre pouces du *Nootka* semblaient rebondir quand ils le frappaient, mais aussi parce que les Nord-Coréens paraissaient capables de le réparer immédiatement dès qu'il avait été endommagé.

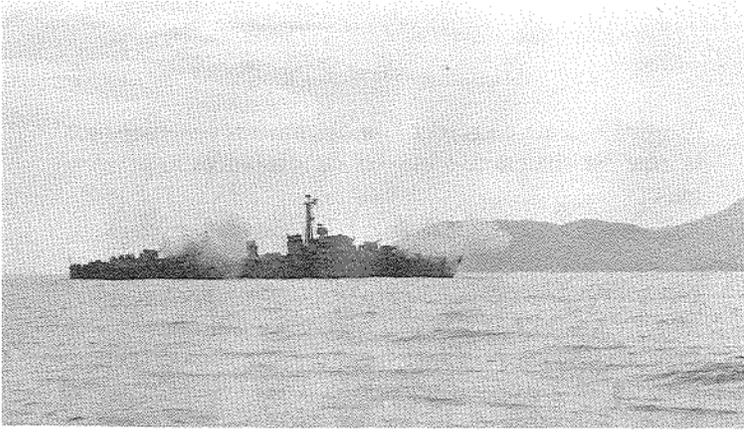
Cette nuit-là, du 23 au 24 mai, le *Nootka* patrouilla le secteur du nord et bombarda Chongjin pendant une demi-heure avant de revenir à son poste de jour au large de Songjin. Après avoir reçu un nouvel approvisionnement de munitions du navire américain *Titania* au large de Wonsan, le navire passa la journée à bombarder les cibles qui se présentaient et les voies de communication. Dans l'après-midi, deux avions *Corsair* des porte-avions de la force opérationnelle 77 arrivèrent sur les lieux pour diriger le tir, ce qui accrut considérablement l'efficacité

des bombardements. Dans la soirée, le *Nootka* remonta vers le nord pour gratifier Chongjin de son bombardement nocturne quotidien.

Le « pont de caoutchouc », dans la région de Songjin, était devenu une espèce d'embêtement; peu importe jusqu'à quel point il était endommagé par un bombardement, le lendemain il était encore là, apparemment intact. Le commandeur Fraser-Harris décida qu'il fallait en finir avec cette histoire et, dans la matinée du 26 mai, il présenta au commandeur Gay de l'élément opérationnel un plan destiné à régler pour de bon le cas du « pont de caoutchouc<sup>15</sup> ». Désigné sous le vocable « Opération Squeegee », le plan en question comportait l'emploi des vedettes à moteur du *Nootka* au déminage d'un chenal jusqu'à proximité du rivage afin de permettre au destroyer, accompagné du *Stickell*, d'approcher plus près du pont et de le bombarder presque à bout portant. Le commandeur Gay donna immédiatement l'autorisation demandée.

À 11 h. ce matin-là, les deux vedettes, munies d'un dispositif improvisé de dragage étendu entre elles, partirent du navire pour aller débayer un chenal aux destroyers<sup>16</sup>. Comme mesure de précaution, le *Nootka* lança quelques grenades sous-marines dans le chenal en avant des vedettes pour essayer de détoner les mines assez sensibles pour exploser au passage des navires eux-mêmes. À mesure que les vedettes nettoyaient un passage, le *Nootka* les suivait tout en cherchant, au moyen du sonar, à découvrir les mines qui auraient pu échapper à l'opération de dragage. L'approche des vedettes et du navire parut susciter un grand émoi sur le rivage; des groupes de soldats s'avancèrent sur la plage, mais furent dispersés par les canons de quatre pouces; un autre groupe disparut dans ce qui paraissait être l'entrée d'un tunnel sur laquelle on tira plusieurs obus brisants. L'opération durait depuis environ deux heures lorsqu'on aperçut un détachement ennemi qui installait un canon sur l'une des falaises voisines. Cette cible fut encadrée de quelques obus, après quoi toute activité cessa autour de ce canon. Les abris à mitrailleuses et les postes d'observation aperçus furent aussi bombardés. Le tir du *Nootka* se révéla d'une telle efficacité que les deux vedettes à moteur purent, pendant deux heures et demie, draguer un chenal jusqu'à 1,300 mètres de la plage sans être inquiétées.

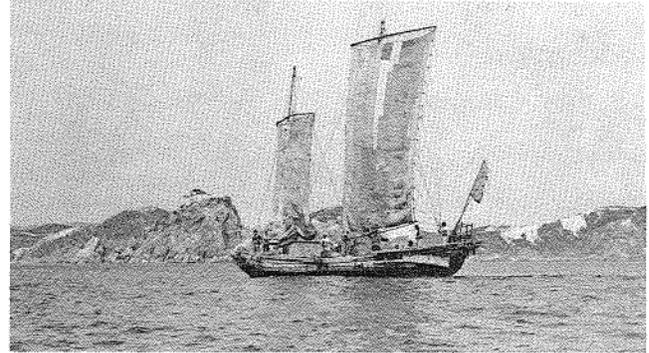
Lorsque le chenal eut été balayé, le *Nootka* s'approcha jusqu'à un mille du rivage et ouvrit le feu sur des wagons de marchandises, un viaduc de chemin de fer, trois villages et aussi, naturellement, sur le « pont de caoutchouc ». Avant de partir, il arrosa aussi copieusement toute la région du feu de ses armes portatives. Le *Stickell* entra aussi en action et, avec ses canons plus puissants, réussit à endommager le « pont de caoutchouc »



**Le Nootka tire une bordée dans la région de Songjin, en mai 1951.**



**L'un des canots du Nootka en mission de déminage au cours de l'opération «Squeegee».**



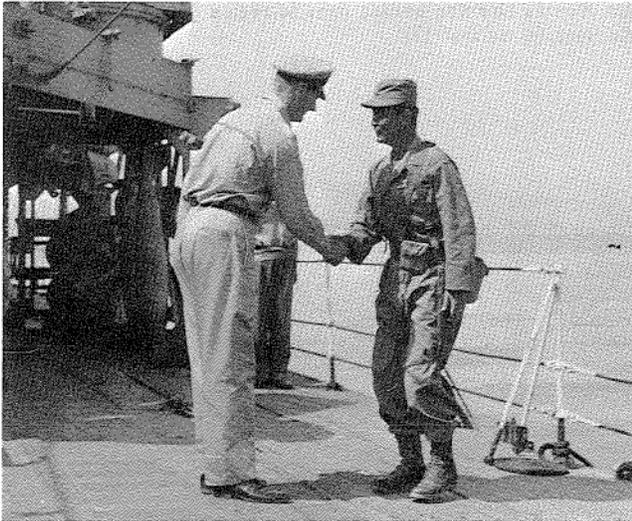
**Une jonque coréenne au large de la côte est.**

beaucoup plus gravement que le *Nootka* avec ses pièces de quatre pouces. Cette opération ne fut pas la fin du «pont de caoutchouc», mais du moins le commencement de sa fin. Utilisant le chenal ouvert pour le *Nootka*, le *Stickell* continua le bombardement de cet objectif jusqu'à ce que les Coréens du Nord eussent abandonné la partie et commencé à combler laborieusement le ravin traversé par le pont<sup>17</sup>. Lorsqu'il reprit ce soir-là la direction de sa patrouille nocturne, le *Nootka* pouvait être fier du travail qu'il avait accompli ce jour-là et il en reçut la récompense quand il reprit à son bord ses vedettes à moteur. Les grenades sous-marines sont des armes efficaces et les marins sont débrouillards. Quand les vedettes furent hissées sur le pont du navire, on les trouva remplies de poisson frais d'excellente qualité qui procura un succulent régal à tout l'équipage.

Le *Nootka* passa les cinq jours suivants à patrouiller la région de Songjin-Chongjin. La patrouille était une opération de routine qui se répétait de jour en jour; pendant les heures de clarté, le navire suivait le chenal déminé de Songjin sur une distance d'environ quinze milles, bombardant les voies ferrées, les routes, les emplacements des batteries ennemies et toutes sortes de cibles, y compris la ville de Songjin elle-même. Le soir venu, il prenait ordinairement la direction du nord en longeant la côte avec quelques arrêts pour bombarder quelques objectifs, jusqu'à ce qu'il arrivât au large de Chongjin que l'on gratifiait ordinairement de trente à plus de cent obus. Le ravitaillement en combustible,

en munitions et en d'autres approvisionnements indispensables était assuré par les navires de transport de la Marine américaine qui se tenaient dans la région de ravitaillement du groupe, au large de Wonsan.

Le 31 mai, le *Nootka* reçut de nouveaux ordres; il ferait dorénavant partie de l'élément opérationnel 95.28 chargé d'appuyer de ses bombardements les troupes de terre qui occupaient la ligne du front. Tout aussi étrange que cela puisse paraître, pendant son service avec cette force de bombardement, le *Nootka* fit beaucoup moins de bombardements que pendant son travail de patrouille dans la région de Songjin. Le navire principal de l'élément 95.28 était un croiseur (le *Manchester* et ensuite le *Los Angeles*, de la Marine américaine) et, naturellement, c'était celui-ci qui faisait le plus grand usage de son artillerie, tandis que les deux destroyers lui servaient d'escorte de protection ou étaient envoyés en missions de reconnaissance ou à la recherche de renseignements. Par exemple, le *Nootka* devait rester en contact avec le fer Corps coréen qui défendait l'extrémité du flanc est de la ligne de l'ONU. À plusieurs reprises, le destroyer canadien eut à communiquer avec les troupes de terre pour obtenir certains renseignements ou pour le transport des officiers de liaison du croiseur au quartier général de l'armée de terre. Le *Nootka* n'eut qu'une seule occasion de faire un bombardement sur des cantonnements de troupes dont le service de renseignements de l'armée avait signalé l'emplacement. En réalité, la région patrouillée par



Le commandeur A. B. P. Fraser-Harris, du *Nootka*, accueille à son bord le major-général Paik Sun Yup, général commandant le 1<sup>er</sup> corps de la République de Corée.

l'élément 95.28 n'offrait que peu d'objectifs situés à la portée des canons du destroyer, car le feu des grosses pièces des croiseurs, s'il fallait en croire le service de renseignements, avait obligé l'ennemi à retirer la plus forte partie de ses troupes hors de la portée de l'artillerie navale. Dans l'après-midi du 4 juin, le *Sioux* vint prendre la relève du *Nootka* qui se rendit au port de Duré pour y subir des réparations dont il avait grand besoin. Il avait passé deux semaines très actives sur la côte est, si l'on en juge par le rapport de l'emploi de ses munitions. Il avait tiré plus de 1,500 obus de quatre pouces, 312 obus de 40 mm, 10 obus éclairants, 26 fusées de 5 pouces et 850 cartouches de ses armes portatives.

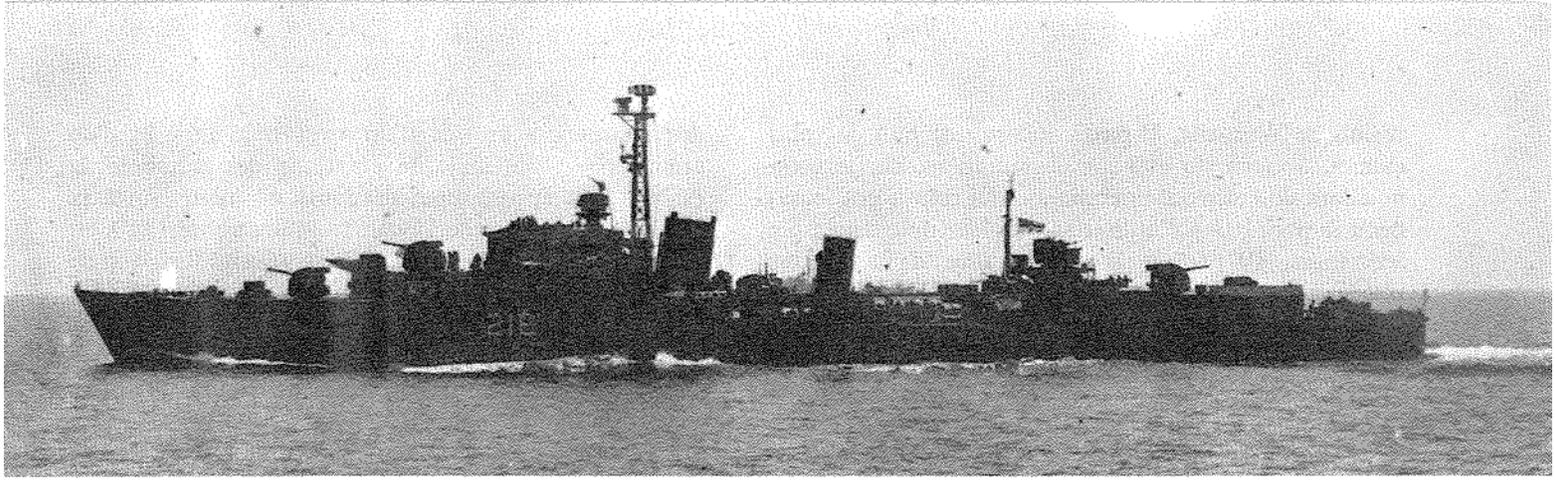
Pendant que le *Nootka* était ainsi occupé sur la côte est, le *Sioux* et le *Huron* se trouvaient tous deux sur la côte ouest, le premier travaillant surtout avec l'élément opérationnel 95.12, comme nous l'avons déjà mentionné. Le *Huron* continua d'être affecté au service des porteavions jusqu'à la fin de mai, alors qu'on lui confia enfin une mission de blocus. Il s'en acquitta fort bien, capturant une grosse jonque chinoise avec son équipage de huit hommes dans la région du blocus de la partie nord du golfe du Yalou. Le *Huron* remorqua sa prise jusqu'à Pengyong-do et fut ainsi le premier navire de l'ONU à capturer une grosse jonque communiste<sup>18</sup>. Mais, dans son ensemble, la patrouille de la côte ouest se fit sans incident important. Il n'y avait dans cette région aucun objectif de bombardement qui en valait la peine et le travail principal des navires de l'élément opérationnel 95.12 consistait à interdire cette zone aux navires ennemis, y compris les bateaux de pêche. C'est pourquoi les destroyers canadiens accueillirent avec plaisir la décision récente de garder

l'un des navires canadiens sur la côte est chaque fois que les circonstances le permettaient.

Le second navire canadien à bénéficier de ce régime fut le *Sioux*, qui vint faire la relève du *Nootka* le 4 juin dans l'élément opérationnel 95.28. Au contraire du *Nootka*, il ne fut employé que très peu à l'escorte des croiseurs; la nuit, il naviguait principalement dans le chenal déminé, harcelant du feu de son artillerie les cibles désignées par un groupe de contrôle du tir opérant sur le rivage et avec qui il restait constamment en communication. Chaque nuit, ce groupe désignait au navire de trois à six objectifs sur lesquels il devait tirer de un à cinq obus par heure durant toute la nuit. Pendant le jour, le navire longeait la côte en tirant sur les cibles qui s'offraient, ou en bombardant des objectifs spéciaux à la demande du groupe de contrôle de tir. Fréquemment, ces bombardements étaient dirigés par des avions d'observation. Pendant les périodes de grande activité, tout comme lors des patrouilles du *Sioux*, les navires de l'élément 95.28 faisaient une dépense considérable de munitions en bombardant la côte, mais on ne tirait pas seulement pour le plaisir de la chose. La 1<sup>er</sup> Division coréenne (du 1<sup>er</sup> Corps de la République de Corée), qui tenait le flanc est, était presque totalement dépourvue d'artillerie et les navires devaient y suppléer. D'après les rapports des officiers coréens et des officiers de l'Armée et de la Marine américaines qui se trouvaient à terre dans la région de patrouille de l'élément opérationnel, cet appui d'artillerie fut extrêmement efficace et, sans cette aide, les Coréens n'eussent probablement pas pu tenir ce secteur.

À deux reprises pendant cette période de patrouilles, le *Sioux* fut envoyé au nord pour se joindre à l'élément opérationnel 95.21, qui faisait le siège de Wonsan. Ce siège se poursuivait depuis le 12 février 1951 et fournissait aux navires des tâches intéressantes, bien que dangereuses, à cause des nombreuses batteries ennemies qui défendaient le port\*. Le port lui-même est très vaste, soit environ vingt milles de largeur et dix milles de profondeur, mais il est parsemé d'îles dont la plupart étaient alors aux mains de l'ennemi. En outre, l'entrée du port est protégée par deux longues et étroites péninsules ressemblant à des cornes, appelées Hodo Pando et Kalma Pando, et où l'ennemi avait installé de puissantes batteries d'artillerie de campagne. Tout le port était rempli de mines, à l'exception des secteurs déblayés à grand risque par les dragueurs de mines de l'ONU. Les îles et les champs de mines rendaient difficile toute manœuvre de retraite lorsque les navires étaient pris sous le feu des batteries du rivage, et les

\* Lorsque le *Sioux* alla rejoindre l'élément de Wonsan, trois navires de l'ONU avaient subi des pertes en hommes causées par le feu de batteries côtières.



### Le *Huron* en patrouille dans les eaux coréennes.

équipes des navires assignés au bombardement de la ville de Wonsan n'avaient pas généralement le temps de s'ennuyer.

La première mission du *Sioux* à Wonsan fut de courte durée. Il se joignit à l'élément dans le port à 9 h. 20 le matin du 14 juin et bombarda plusieurs objectifs, y compris les batteries installées dans la péninsule nord de Hodo, puis retourna rejoindre l'élément 95.28 au sud, à 20 h. 36 le même jour. Une batterie de Hodo Pando ouvrit le feu sur le collègue du *Sioux* dans le port, le destroyer *Frank E. Evans*, de la Marine américaine, mais se tut lorsque celui-ci répondit avec ses canons, et l'affaire ne fut pas poussée plus loin. Lorsque le *Sioux* retourna à Wonsan le 17 juin, la même batterie ouvrit de nouveau le feu sur les navires de l'ONU et fut bientôt appuyée par les batteries de Kalma Pando et d'Umi-do. Cette fois, il y avait trois destroyers dans le havre extérieur, le *Brinkely Bass*, l'*Evans* et le *Sioux*, et ceux-ci commencèrent aussitôt leur « danse de guerre\* ». L'engagement dura une demi-heure, mais aucun des navires ne fut atteint. D'autre part, leur tir parut être précis, car l'une des salves du *Sioux* causa une forte explosion secondaire dans l'île Umi-do. Il était toutefois extrêmement difficile de détruire les batteries de Wonsan, car la plupart des canons étaient installés dans des cavernes dont les ouvertures ne pouvaient être atteintes que par des coups directs d'une extrême précision. Ces canons, dont la plupart n'étaient que des pièces de campagne et non des pièces fixes d'artillerie de défense côtière, ne sortaient de leurs cavernes que

\*Il s'agissait là d'une manoeuvre conçue pour répondre aux conditions spéciales du port de Wonsan. Dès que les batteries ennemies ouvraient le feu, les navires augmentaient leur vitesse à vingt ou vingt-cinq noeuds et tournaient en rond en tirant à tour de rôle sur les batteries ennemies dès que les canons d'un navire se trouvaient en position de tir sur elles. Cette manoeuvre offrait plusieurs avantages; elle permettait aux navires de répartir et de concentrer également leur feu sur toutes les batteries ennemies importantes sans avoir à recourir à des plans de tir complexes ou à un flot continu de commandements et de communications pendant l'engagement; elle n'offrait à l'ennemi que des cibles mobiles et difficiles à atteindre et elle supprimait le danger de collisions résultant de manoeuvres à grande vitesse dans des eaux restreintes.

tout juste le temps de tirer leurs coups puis rentraient dans leurs cachettes.

Après ce bref engagement d'artillerie, le *Sioux* et les autres navires retournèrent à leurs postes de bombardement nocturne. Le *Sioux* ne déploya pas une grande activité cette nuit-là, ni au cours de la matinée du lendemain, car ses munitions de 4.7 po. étaient presque épuisées, et il ne pouvait se ravitailler sur la côte est. Dans l'après-midi, cependant, (18 juin), les batteries du port décidèrent d'engager un autre duel avec les navires de l'ONU. Cette fois, le *Bass* était parti pour aller se ravitailler, mais deux autres navires se trouvaient dans le port avec le *Sioux* et l'*Evans*: c'étaient la corvette thaïlandaise *Bangpakong*<sup>19</sup> et la frégate américaine *Gloucester*. Le navire thaïlandais se retira prudemment en haute mer, mais le *Gloucester* prit part à la « danse de guerre » exécutée à grande vitesse par le *Sioux* et l'*Evans*. Incapable de soutenir la vitesse des destroyers, le *Gloucester* se plaça au centre du cercle et « fut le poteau autour duquel la danse évoluait. Toutefois, comme il arrive à la plupart des poteaux, le feu devint trop ardent, et le *Gloucester* reçut l'ordre de s'éloigner du port<sup>20</sup> ». Dans l'intervalle, le *Bass*, après s'être ravitaillé, était revenu à toute vitesse et était entré dans la danse. Pendant une heure l'engagement fut chaud et vif, et chacun des navires fut encadré au moins une fois. Le *Sioux* fut manqué de très près quatre fois et il fut atteint par de nombreux fragments d'obus qui ne causèrent toutefois aucun mal ni dommage. Une heure après que les batteries ennemies eurent ouvert le feu, les appareils des porte-avions de la force opérationnelle arrivèrent sur les lieux et se lancèrent dans la bataille. Leurs fusées et leurs bombes, en plus du bombardement des navires, eurent tôt fait de convaincre l'ennemi qu'il était temps d'arrêter. Au cours de cet engagement, le *Sioux* épuisa complètement ses obus *Heda*<sup>21</sup> de 4.7 po., à l'exception d'un seul qui fut oublié, et il dut employer ses obus rares et coûteux à fusées de proximité.

Quelques minutes après la fin de cet engagement, le navire américain *Arnold J. Isbell* vint prendre la relève du *Sioux* qui retourna avec l'élément 95.28 dans la région de

Wonsang. Il passa encore une nuit des plus calmes, à cause du manque de munitions, car le commandant de l'élément opérationnel lui refusa gracieusement la permission d'utiliser son dernier obus *Heda*. Le lendemain, 19 juin, le *Whitesand Bay*, de la Marine royale, vint remplacer le *Sioux* qui rentra à Sasebo.

Mais le manque d'obus brisants de 4.7 po. ne fut pas la seule difficulté que le *Sioux* éprouva pendant sa patrouille de la côte est, car le 15 juin on découvrit que l'un des éléments de surchauffage de sa chaudière no 1 était fissuré. Les mécaniciens du bord exécutèrent aussitôt des réparations temporaires et cette défektivité ne nuisit en rien à l'efficacité du navire, mais c'était un premier indice de difficultés futures. Après une journée passée à Sasebo, à la fin de sa patrouille, le *Sioux* se mit en route pour Hong-Kong. Pendant qu'il était au chantier naval de ce port, on fit l'inspection de tous les tubes de surchauffage et l'on décida qu'ils étaient en si mauvais état qu'il fallait les remplacer immédiatement. Ce fut une opération longue et difficile qui immobilisa le *Sioux* à Hong-Kong jusqu'au 24 août. Pendant ces deux mois, la MRC n'eut que deux destroyers dans les forces navales de l'ONU en Corée.

Le *Nootka* et le *Huron* exécutèrent tous deux diverses missions de patrouille sur la côte ouest au cours de juin, et le *Nootka* servit aussi pendant quelques jours d'escorte au *Glory*, de la Marine royale. Mais ces missions ne donnèrent lieu à aucun incident important. Les deux navires prirent aussi quelque temps en juin pour exécuter des réparations et des travaux d'entretien devenus nécessaires et pour accorder un congé aux équipages. Le *Huron* passa cinq jours à Hong-Kong et six jours à Kuré, tandis que le *Nootka*, qui était sur le point de rentrer au Canada, ne resta que six jours à Kuré. Pour maintes raisons, l'activité navale s'était ralentie sur la côte ouest. D'abord, les communistes étaient très sages et n'entreprirent, à proximité de la côte, aucune offensive qui eût offert des cibles propices à l'artillerie navale. Et, à l'exception de quelques bateaux de pêcheurs, il n'y avait pas de navires ennemis à intercepter. L'extrémité ouest de la ligne de front de l'ONU se trouvait dans une telle situation qu'il était extrêmement difficile aux navires alliés d'appuyer directement les troupes terrestres du feu de leurs canons et, à tout événement, il n'y eut que très peu d'activité dans ce secteur. En outre, certains indices non équivoques annonçaient l'ouverture prochaine de négociations d'armistice.

La première démonstration évidente que les communistes étaient prêts à discuter les conditions d'un «cessez-le-feu» en Corée eut lieu le 23 juin lorsque le délégué soviétique à l'ONU, dans un discours de la

série radiodiffusée par l'ONU et intitulée «Le prix de la paix», émit l'opinion que «les belligérants devraient entamer des pourparlers en vue d'un «cessez-le-feu» et d'un armistice<sup>22</sup>». Une majorité écrasante des membres de l'ONU était encore aussi désireuse de mettre fin à la guerre de Corée qu'elle l'avait été en décembre 1950, et, le 29 juin, Washington ordonnait au général Ridgway de prendre contact avec les commandants ennemis afin de discuter la proposition soviétique. C'est ce qu'il fit dès le lendemain dans un message radiophonique adressé au haut commandement communiste en Corée. Les communistes répondirent en moins de vingt-quatre heures qu'ils acceptaient de négocier, mais ils rejetaient la proposition de tenir la conférence à bord du navire-hôpital danois *Jutlandia*, ancré dans le port de Wonsan; ils proposaient de leur côté la ville frontière de Kaesong, située près du 38<sup>e</sup> parallèle. Après un échange de notes et une réunion préliminaire des représentants des deux camps, les pourparlers s'ouvrirent officiellement à Kaesong le 10 juillet. Mais il devait s'écouler deux ans avant que ces négociations d'armistice eussent un résultat décisif, deux ans de querelles et de chamailleries sans fin qui ne s'interrompaient que lorsqu'un des deux camps abandonnait les négociations<sup>23</sup>. Pendant ces mois de discussions, la guerre se poursuivait et les forces de l'ONU perdirent plus de 100,000 hommes au cours de cette période. Sur terre, les armées des deux camps se retranchèrent solidement et préparèrent des positions formidables. Les communistes utilisèrent tous les moments de répit que leur accordait la conférence pour accroître leurs forces, surtout en fait d'artillerie. Les engagements avaient lieu au cours de patrouilles ou parfois à la suite d'attaques lancées avec des forces considérables sur des objectifs très limités et apparemment sans valeur stratégique. Les deux camps continuèrent de renforcer leurs positions et, bientôt, la capture d'un seul prisonnier aux fins du service des renseignements devint une opération militaire majeure.

La guerre aérienne ne fut modifiée en rien par les négociations d'armistice, et l'armée de l'air et l'aviation de la marine continuèrent leurs opérations comme auparavant. À l'occasion, on ordonna quelques incursions aériennes spéciales dans le but d'exercer une influence sur les pourparlers et l'on modifia quelquefois la portée de la campagne aérienne, comme il arriva vers le milieu de 1952, alors que les bombardements furent dirigés contre des objectifs industriels et militaires au lieu des voies de communication; mais, dans l'ensemble, les négociations n'eurent aucun effet sur la conduite de la guerre aérienne. Vu que l'aviation ennemie avait eu ses bases en Mandchourie pendant presque toute la durée de la guerre, elle n'avait pas besoin du répit offert par

les pourparlers d'armistice pour accroître ses forces.

Mais l'effet des négociations sur la guerre navale, particulièrement sur la côte ouest, fut parfois très considérable. Par exemple, ce qu'on a appelé la « démonstration de la rivière Han<sup>24</sup> », qui comporta une longue et périlleuse opération navale assez importante, fut organisée uniquement pour obliger les négociateurs communistes à admettre le fait évident que les forces de l'ONU dominaient toute la partie de la Corée située

au sud du 38<sup>e</sup> parallèle et à l'ouest de l'Imjin. Mais, de beaucoup plus d'importance que l'affaire de la rivière Han, fut la campagne des îles de la côte ouest, lorsque celles-ci devinrent des enjeux considérables dans les négociations de l'armistice<sup>25</sup>. Ce fut la défense de ces îles qui, par la suite, devint la tâche la plus dangereuse et la plus intéressante parmi les multiples fonctions assignées aux destroyers canadiens sur la côte ouest après l'ouverture des négociations d'armistice.

## Reference

<sup>1</sup>Cette offensive restera mémorable à cause de la résistance héroïque du 1<sup>er</sup> bataillon du *Gloucester Regiment* sur la rivière Imjin. D'autres unités du Commonwealth se couvrirent aussi de gloire au cours des combats qui endiguèrent l'offensive chinoise. Le 3<sup>e</sup> *Royal Australian Regiment* et le *PPCLI* furent deux des unités citées par le président des États-Unis pour leur valeur à Kapyong. (Voir *Now Thrive the Armourers*, par R. O. Holles; *The Edge of the Sword*, par le capitaine A. Farrar-Hockley; *With the Australians in Korea*, par N. Barlett; et *L'Armée canadienne en Corée*, par la Section historique de l'Armée.)

<sup>2</sup>On désignait ainsi le triangle formé par les villes de Chorwon, Kumhwa et Pyonggang (qu'il ne faut pas confondre avec Pyongyang, la capitale ennemie) et qui était la principale région d'approvisionnement et de rassemblement de l'ennemi. Ces trois villes étaient aussi des centres de communications importants.

<sup>3</sup>Cagle et Manson, *op. cit.*, p. 309, où l'on relate une entrevue personnelle avec le général Van Fleet.

<sup>4</sup>Il y avait eu deux brèves suspensions des pourparlers auparavant, mais c'est le « départ » des communistes, le 23 août, qui constitua le premier échec réel des négociations.

<sup>5</sup>Rapport des opérations de l'*Athabaskan* pour avril 1951.

<sup>6</sup>«...aventure intéressante à vrai dire, mais peu recommandable pour ceux qui tiennent à sauver leur navire ou leur peau», fit observer le commandant du navire. (Rapport des opérations du *Nootka* pour avril 1951.)

<sup>7</sup>La frégate abattit l'un des *YAK* et prétendit en avoir endommagé un autre. Le navire lui-même ne subit que de légers dommages causés par des fragments de bombes.

<sup>8</sup>Cagle et Manson, *op. cit.*, p. 398.

<sup>9</sup>Plus tard, on saisit l'île de Techong-do. On occupa aussi une île au large de Kunsan, mais l'avance des communistes ayant été endiguée bien au nord de Kunsan, elle ne fut pas une acquisition aussi importante que les autres.

<sup>10</sup>Cagle et Manson, *op. cit.*, p. 398.

<sup>11</sup>En janvier 1953, on changea la désignation « élément » en celle d'« unité ».

<sup>12</sup>Les navires de la force de blocus ne restaient pas inutilement de jour dans la partie nord du golfe du Yalou, à cause du danger d'attaques aériennes des avions à réaction ennemis venant des bases de la Mandchourie qui se trouvaient à proximité.

<sup>13</sup>L'*Athabaskan* avait fait partie du groupe opérationnel 95.2 en octobre 1950, mais il avait été chargé de missions de bombardement en vue du débarquement à Wonsan et n'avait pas été employé au travail de blocus proprement dit.

<sup>14</sup>Le commander G. P. Rogers, du *Henry W. Tucker*, de la Marine américaine, exerçait le commandement de l'élément opérationnel. La frégate américaine *Sausalito* était l'autre unité de l'élément à cette époque.

<sup>15</sup>D'après Cagle et Manson, *op. cit.*, pp. 322-323, le commander Gay prétendit avoir conçu lui-même le plan de destruction du pont, mais cette assertion est controuvée d'après le rapport spécial présenté par le *Nootka* au commander Gay.

<sup>16</sup>Les deux vedettes étaient commandées par deux officiers de la Marine royale, les sous-lieutenants suppléants J. M. Rycroft et K. R. N. Cadogan-Rawlinson, qui faisaient leur apprentissage de la direction de petits navires à bord du *Nootka*.

<sup>17</sup>Voir Cagle et Manson, *op. cit.*, pp. 322-325. Leur version de l'opération « Squeegie » diffère quelque peu de la nôtre. Ils se sont fondés, semble-t-il, sur les rapports du navire américain *Stickell*, tandis que notre version repose sur les rapports du *Nootka* et ses rapports spéciaux au commandant de l'élément opérationnel 95.22, à bord du *Stickell*.

<sup>18</sup>Voir *British Commonwealth Naval Operations during the Korean War*, dans JRUSI, novembre 1951, p. 615.

<sup>19</sup>Autrefois corvette de la classe des « Fleurs » de la

Marine royale (*ex-Burnet*), maintenant classé comme frégate auxiliaire.

<sup>20</sup>Rapport des opérations du *Sioux* pour juin 1951.

<sup>21</sup>Ces initiales désignent les « explosifs brisants à effet direct ». Ce sont les obus ordinairement employés pour le bombardement des côtes; ils sont munis de fusées qui les font exploser au contact de la cible.

<sup>22</sup>Cité dans Cagle et Manson, *op. cit.*, p. 310.

<sup>23</sup>On trouvera un compte rendu d'un témoin oculaire des négociations dans *How Communists Negotiate*, par l'amiral C. Turner Joy, chef de la délégation d'armistice de l'ONU.

<sup>24</sup>Pour une description des opérations sur la rivière Han, voir le récit de R. McKie, *Baron Murchison of Han, dans With the Australians in Korea*, par N. Bartlett, pp. 241-250. Les destroyers canadiens ne prirent aucune part à cette opération qui fut exécutée presque entièrement par les frégates du Commonwealth faisant partie du groupe opérationnel 95.1.

<sup>25</sup>Les communistes tentèrent également de capturer des îles de la côte est, mais c'était là plutôt une tentative de diversion des opérations navales de l'ONU qu'un effort en vue de capturer ces îles à cause de leur valeur du point de vue des négociations.

## DÉBUT DE LA CAMPAGNE DES ÎLES

L'ouverture des pourparlers de trêve n'eut aucun effet immédiat sur les opérations des destroyers canadiens en Extrême-Orient. Le *Huron* était en route vers la côte est où il devait entreprendre sa première mission le 24 juin. Il resta attaché à l'élément opérationnel 95.22 jusqu'au 7 juillet et, pendant cette période, il fut occupé à la besogne ordinaire de bombarder la région de Songjin le jour et la région de Chongjin la nuit. Il ne se produisit rien d'extraordinaire pendant les patrouilles du *Huron*. Une fois, il subit le feu d'un canon de 75 mm installé près de l'extrémité sud du chenal déminé de Songjin, mais les coups de l'ennemi étaient trop courts et le feu cessa dès que le *Huron* eut tiré quelques coups de ses canons de quatre pouces. Une autre fois, quatre civils nord-coréens se rendirent prisonniers au *Huron*. Il s'agissait de manoeuvres conscrits pour les réparations à exécuter aux voies ferrées endommagées par les avions et les navires de l'ONU. Ils se montrèrent tout à fait disposés à dévoiler toutes sortes de renseignements sur les opérations de leurs anciens maîtres. Par exemple, ils apprirent au *Huron* que la meilleure méthode de nuire à la réparation des ponts, des voies ferrées et des autres objectifs endommagés était d'utiliser des obus éclatant audessus des équipes de travailleurs plutôt que des obus brisants à effet direct au cours des attaques de nuit. Ils ajoutèrent que l'usage d'obus éclairants avant le déclenchement du bombardement en réduisait grandement l'efficacité, vu que cela donnait aux équipes de travail le temps de se mettre à l'abri avant l'arrivée des obus brisants.

Le *Huron* fut remplacé à Songjin le 7 juillet par le *Morecambe Bay*, de la Marine royale. Il s'était acquitté avec honneur de sa première mission sur la côte est. Ses artilleurs en particulier étaient très satisfaits de leur travail. Un convoi de travail avait été atteint et endommagé dans la région des docks de Chongjin et plusieurs autres installations fortement endommagées. En une occasion, l'instructeur de tir d'artillerie à bord du

navire, le premier maître Winter, qui dirigeait le tir du canon « A », enregistra six coups consécutifs au but, soit l'entrée d'un pont situé à une distance de 3,000 mètres. Pendant trois jours, au cours de sa mission sur la côte est, le *Huron* eut l'honneur d'exercer le commandement de l'élément opérationnel 95.22, fonction dont il s'acquitta à l'entière satisfaction de tous les intéressés.

Le *Huron* rentra à Sasebo dans la matinée du 9 juillet et, dès le lendemain matin, 10 juillet, après une journée fiévreuse de préparatifs, il reprenait la mer pour rejoindre le groupe d'escorte du porte-avions *Glory*, de la Marine royale, sur la côte ouest. Le *Nootka* avait été employé depuis le 1<sup>er</sup> juillet à l'escorte des porte-avions sur la côte ouest, en compagnie du navire américain *Sicily*. Durant cette dernière mission de son premier tour en Corée, le *Nootka* avait été sous le commandement de son officier exécutif, le lieutenant-commander (G) C. E. Richardson, C.D., MRC, pendant l'absence du commander Fraser-Harris, retenu à Hong-Kong par la recherche des causes des défauts du système de surchauffage du *Sioux*. À l'arrivée du *Glory*, le *Nootka* se joignit aux autres navires de son escorte, mais tout juste le temps de faire ses adieux au *Huron* avant de rentrer à Sasebo pour s'y préparer au retour au pays. Il rencontra le *Cayuga* à Yokosuka et, après une période de relève de trois jours pendant lesquels le commander J. Plomer, D.S.C., avec agrafe, MRC, remplaça le commander Fraser-Harris, au commandement de groupe des destroyers canadiens en Extrême-Orient, le *Nootka* se mit en route le 20 juillet pour le Canada.

Le second tour en Corée du *Cayuga* débuta comme à l'ordinaire par une mission d'escorte des porte-avions. Les négociations d'armistice venaient de commencer et on décida de démontrer aux communistes que si la campagne sur terre avait tourné en partie nulle, ils ne pouvaient échapper à l'attention de la marine et de l'aviation en prolongeant les pourparlers. Sur la côte ouest, l'offensive navale et aérienne comprit la

«démonstration de la rivière Han», déjà mentionnée, et une attaque concertée des deux porte-avions de l'élément opérationnel 95.11 sur divers objectifs en Corée du Nord<sup>1</sup>. Le groupe des porteavions comprenait le *Glory*, de la Marine royale, et le *Sicily*, de la Marine américaine, encadrés par deux destroyers américains, le *Samuel N. Moore* et le *Renshaw*, le navire australien *Warramunga*, le navire hollandais *Van Galen*, et les deux destroyers canadiens *Cayuga* et *Huron*. Pour les navires d'escorte des porte-avions, cette mission, qui dura du 24 au 29 juillet, fut sans incident. Une fois, il y eut un peu d'excitation quand le *Renshaw* rapporta que son sonar avait apparemment décelé un sous-marin. Le *Moore* vint à la rescousse et les deux navires dépensèrent toutes leurs munitions anti-sous-marines pour atteindre l'objet signalé. Le *Cayuga* et le *Huron* vinrent alors les remplacer et lancèrent quelques grenades sous-marines; puis, après avoir examiné de plus près l'objet signalé, en vinrent à la conclusion qu'il ne s'agissait pas d'un sous-marin. Après un examen minutieux de toute la région pour s'assurer qu'il n'y avait réellement aucun sous-marin dans les environs, les navires rejoignirent les porte-avions, heureux quand même de cet incident qui était venu rompre la monotonie du travail d'escorte.

La patrouille « Bugatti » apportait aussi une diversion désirable aux fonctions d'escorte. On désignait ainsi une patrouille de nuit, confiée à tour de rôle à chacun des destroyers, dans les environs du 38<sup>e</sup> parallèle et destinée à surveiller par le moyen du radar toute tentative d'attaque de nuit contre les porte-avions. Invariablement, la patrouille « Bugatti » se déroulait sans incident, tout comme le travail d'escorte, mais elle offrait au moins un changement. Le 29 juillet, le *Sicily* fut détaché du groupe et envoyé à Sasebo. Mais le *Glory*, escorté par le *Renshaw*, le *Moore*, le *Cayuga* et le *Huron*, resta sur la côte ouest, à diriger des attaques aériennes jusqu'au 4 août, alors que l'on rentra à Sasebo.

Pendant le reste du mois d'août, le seul navire canadien des forces d'Extrême-Orient à être employé fut le *Cayuga*; en réalité, il fut le seul employé en Extrême-Orient pendant quelque temps. Le *Huron* était parti de Sasebo pour le Canada le 14 août et son remplaçant, l'*Athabaskan*, désormais sous le commandement du commander D. G. King, C.D., MRC, n'arriva pas avant le 31 août, tandis que le *Sioux* fut en réparation à Hong-Kong jusqu'au 24 août. C'est ainsi que pendant les dix jours qui s'écoulèrent du 14 au 24 août, la MRC, pour la première fois depuis juillet 1950, n'eut qu'un seul navire parmi les forces navales de l'ONU en Corée.

Pendant tout le mois d'août, le *Cayuga* fut principalement employé, avec l'élément opérationnel 95.11, à des missions d'escorte de porte-avions ou à d'autres opérations peu intéressantes, mais il passa deux jours moins ennuyeux à la patrouille côtière, les 9



Vue d'un village sur Sok-to.

et 10 août. Cette patrouille s'étendait surtout à la région de Chodo-Sok-to et, comme celle-ci allait être l'un des principaux centres de l'activité des destroyers canadiens sur la côte ouest jusqu'à la fin de la guerre, nous la décrirons brièvement\*. Ces deux îles se trouvent à l'entrée de l'estuaire du Taedong et gardent l'extrémité nord du seul chenal en eau profonde le long de la côte nord-ouest du promontoire Hwanghae, que l'on désignait alors sous l'appellation route des «Cigarettes». Chodo, située au 38°32' nord et 124°50' est, est la plus grande des deux îles; elle forme un pic rocheux et montagneux d'environ six milles dans sa plus grande largeur. Elle est séparée de la terre ferme par un chenal d'environ trois milles et demi de large et de six à neuf brasses de profondeur. Sok-to est une île plus petite que Chodo, située à sept milles environ au nord-est. Elle se trouve à moins de deux milles de la péninsule de Pip'a-got qui se prolonge dans l'océan entre les deux îles. Directement à l'est de Sok-to se trouve une autre péninsule, celle d'Amgak; Amgak et Pip'a-got sont séparées par une baie peu profonde où se trouvent les deux petites îles de Chongyang-do et d'Ung-do. Ces deux dernières étaient alors entre les mains de guérillas amies, mais étaient particulièrement vulnérables parce qu'à marée basse les soldats ennemis pouvaient venir de la terre ferme sur les bancs de boue à découvert.

Chodo et Sok-to, surtout la première, étaient d'une grande valeur pour les forces de l'ONU. Elles servaient de bases d'où les guérillas amies dirigeaient constamment des raids contre l'ennemi sur le continent pour s'approvisionner de riz et obtenir des renseignements.

\*Voir graphique page 71.



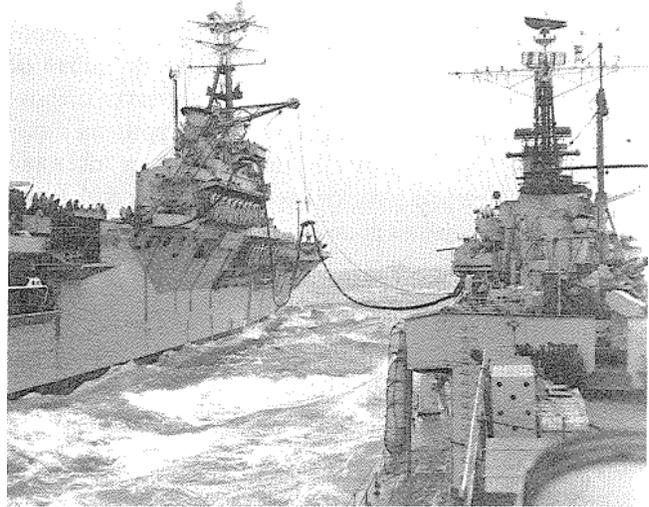
Vue d'un village sur Chodo.

Plusieurs autres organisations clandestines, — et il y en avait un grand nombre sur la côte ouest, — trouvaient aussi Chodo et Sok-to très utiles à leurs fins\*. En outre, ces îles étaient un centre d'où l'aviation américaine dirigeait ses opérations de recherche et de sauvetage dans la région. L'aviation avait aussi des stations de radar, de radio et de SHORAN† sur l'île Chodo, qui étaient extrêmement utiles aux opérations militaires de l'ONU. Ces îles, en particulier celle de Chodo, servaient d'asile à un grand nombre de réfugiés, dont l'existence était assurée par les guérillas.

De petits détachements de fusiliers marins coréens, généralement commandés par des officiers américains, mal armés, mais d'une excellente discipline, étaient stationnés sur les îles afin d'y maintenir l'ordre et de les protéger contre les incursions venant de la terre ferme. Toutefois, ils ne se bornaient pas à rester sur la défensive mais exécutaient souvent de vigoureux raids contre l'ennemi. Es étaient accompagnés de bandes considérables de partisans mal équipés et dépourvus de toute discipline qui, tout en étant théoriquement sous le commandement américain, ne connaissaient d'autre discipline que la leur<sup>2</sup>. Naturellement, ces bandes pouvaient être employées à la défense des Îles en cas d'invasion,

\*La côte ouest, surtout entre le 38° et le 39° parallèles, fourmillait d'organisations secrètes de toutes sortes. Celles-ci fonctionnaient sous la direction d'autorités diverses, à partir de l'Agence centrale de renseignements de Washington jusqu'au président Syngman Rhee, à Séoul, et l'on ne se préoccupait guère d'en coordonner les opérations. En vérité, on ne pouvait même pas dire que la main droite ignorât tout de la main gauche, car le pouce de la main droite ne savait même pas ce que l'index de la main droite était en train de faire. Les forces navales de la côte ouest eurent souvent lieu de se plaindre du fait que certaines opérations étaient dirigées dans les eaux dont elles étaient responsables sans qu'on les en eût informées.

†Sigle désignant les aides à la navigation locale.



Le *Sioux* s'approvisionne en eau du *Sydney*, de la Marine australienne.

mais leur plaisir favori était d'exécuter des raids sur le continent à la recherche d'aliments et d'autres approvisionnements, tout en infligeant des dommages à l'ennemi et en recueillant des renseignements utiles à l'ONU. La valeur individuelle de ces bandes, du point de vue militaire de l'ONU, dépendait en grande partie de la compétence personnelle du commandant américain chargé d'en diriger les opérations\*.

Les détachements d'infanterie de marine coréenne et les guérillas n'eussent jamais pu conserver les îles à proximité de la côte sans l'aide des forces navales de l'ONU. Sur la côte ouest, croiseurs, destroyers, frégates et navires coréens de l'élément opérationnel 95.12, utilisaient leur artillerie avec le concours des avions de l'élément 95.11, pour empêcher l'ennemi de concentrer des forces considérables sur la terre ferme en face des îles, telles que Chodo et Sok-to, et le fait de leur présence suffisait à prévenir des débarquements amphibies de grande envergure. Mais la défense des îles rapprochées de la côte n'était pas une tâche facile pour les navires de l'élément 95.12. Les conditions hydrographiques étaient défavorables aux opérations côtières; les chenaux navigables étaient étroits et remplis de bancs de vase et de sable, de roches et de battures. De forts courants et des raz de marée aggravaient ces difficultés, et l'ennemi faisait de son mieux pour ajouter

\*La plus importante de ces organisations de partisans sur la côte ouest, à cette époque, était sous le commandement d'un officier américain stationné sur l'île Pengyong-do et connu sous le nom de guerre de «Léopard». Ses représentants sur les îles, qui étaient aussi des Américains, étaient désignés sous le nom de «Tognakis» ou «Tognagis», vocable que l'on traduisait généralement sur les navires américains par la mot «Donkeys». Cette organisation collaborait étroitement avec l'élément opérationnel 95.12, et les rapports des navires canadiens mentionnent souvent l'importance des renseignements fournis par les «Léopards» et les «Donkeys».

aux périls naturels celui de ses mines et de son artillerie de campagne.

Partout où un chenal près du rivage pouvait être utilisé par les navires de l'ONU, l'ennemi installait des canons de campagne généralement servis, à partir du milieu de 1951, par des artilleurs bien entraînés et pourvus d'abondantes munitions. Il n'était pas rassurant pour un équipage d'avoir à naviguer de nuit dans des chenaux difficiles et rapprochés du rivage et de penser qu'en cas d'échouage ils pourraient se trouver le lendemain matin sous la gueule des canons de 120 mm. Le danger des mines n'était pas aussi grand qu'on l'avait imaginé, car la rigueur du blocus rendait même les eaux les mieux protégées extrêmement dangereuses pour les mouilleurs de mines de l'ennemi. Cependant, il était nécessaire de tenir à l'œuvre sans relâche une flottille de dragueurs de mines, généralement composée de navires coréens, et parfois de navires de l'ONU, afin d'assurer la sécurité des plus importants chenaux navigables.

Ce fut dans cette région, et dans de telles circonstances, que le *Cayuga* se joignit aux forces de l'élément opérationnel 95.12 dans la matinée du 8 août 1951. Pénétrant profondément dans la baie Haeju, à portée des canons des batteries côtières communistes, le *Cayuga* vint se placer sous les ordres du commandant de l'élément 95.12 qui se trouvait à bord du *Kenya*, et les deux navires se retirèrent plus au sud dans des eaux sûres afin que le *Cayuga* pût recevoir ses instructions. Après avoir été mis au courant de la situation dans la région qui lui avait été assignée, le *Cayuga* reçut ses ordres pour les deux jours suivants, y compris la liste des cibles qu'il devait bombarder et il partit pour sa première patrouille de nuit le long de la côte s'étendant du 38° au 39° parallèle. La nuit fut sans incident et, au matin, le navire prit la direction de son principal secteur entre Chodo et Sok-to. Au cours de la matinée, il bombardait quatre objectifs, dont l'un était une cible de circonstance offerte par des troupes qui se trouvaient sur la plage tandis que les autres étaient des abris de mitrailleuses et des postes d'observation compris dans la liste reçue du *Kenya*.

Après ces bombardements, le *Cayuga* rencontra à midi le dragueur de mines coréen *YMS-512*. Des relations amicales furent vite nouées avec les Coréens, et il fut décidé que le *YMS-512* et son compagnon, le *YMS-511*, allaient déblayer un chenal dans la baie, à l'est de Sok-to, pour permettre au *Cayuga* de se rapprocher davantage des postes ennemis d'Amgak et de Pip'a-got. Outre cette promesse de collaboration, les Coréens passèrent au *Cayuga* une foule de renseignements importants sur la région. En retour, le navire canadien donna au navire coréen cinq tonnes d'eau douce dont il avait grand besoin, et des soins médicaux à l'un de ses marins.

À la conclusion de cette conférence, le *Cayuga* prit la direction de Sok-to et jeta l'ancre à l'extrémité sud de l'île. Presque aussitôt, deux jonques venant de Sok-to s'approchèrent, l'une d'elles apportant une lettre d'un premier sergent Hubert H. Frost, de l'Armée américaine, qui était le représentant local des «Léopards» et le chef de la plupart des partisans de l'île. Cette lettre était bourrée de renseignements utiles, et le commandant Plomer envoya un bateau à terre à la recherche du sergent Frost, avec instruction de l'amener à bord du navire pour une entrevue, si c'était possible. Le sergent arriva bientôt; il connaissait à fond la situation locale et ses renseignements furent très utiles au *Cayuga*<sup>3</sup>. Ce fut le début d'une période de collaboration étroite et réciproquement utile entre le *Cayuga* et le «Donkey\*» de Sok-to.

Le *Cayuga* commença immédiatement à récolter les fruits de cette collaboration. Sans avoir à changer de position, il put tirer deux cents obus brisants sur diverses cibles que lui désigna le sergent Frost. Après ce bombardement, le *Cayuga* renvoya le sergent dans son île et prit la direction de Chodo. Le «Donkey» de Chodo, un civil américain, ne put fournir de renseignements utiles et le *Cayuga*, après avoir fait la connaissance du redoutable sergent Frost, n'eut pas une très haute opinion de celui-là. Pendant que le navire était à l'ancre près de Chodo, il eut la visite de cinq jonques chargées de partisans. Ceux-ci se préparaient à exécuter un raid sur la terre ferme et désiraient consulter les cartes du *Cayuga*. Les renseignements désirés leur furent donnés avec d'autant plus d'empressement que le chef du groupe donnait l'impression d'être un homme énergique et déterminé.

Le *Cayuga* passa une nuit calme près de Chodo, mais vers 7 h. le lendemain matin (10 août) on entendit des explosions et l'on vit un nuage de fumée s'élever sur la terre ferme près de Chonbung-ni. Environ une heure plus tard, on entendit une fusillade nourrie dans la même région. Peu après, un petit bateau de pêche à moteur arriva de Chodo, apportant la nouvelle que la bande de partisans à qui le *Cayuga* avait donné son aide la veille, était tombée dans une embuscade de l'ennemi et retenue sur la plage parce qu'il n'y avait pas assez de vent pour pousser les jonques. Le *Cayuga* leva immédiatement l'ancre et se rapprocha du rivage. L'ennemi, ne voulant pas attirer le feu des canons de quatre pouces du destroyer, cessa immédiatement de tirer et, une à une, les jonques purent se dégager de la plage et s'approcher du bateau à moteur qui les remorqua en lieu sûr. Une des jonques traînait une vache capturée à l'ennemi et qui beuglait bruyamment en protestation contre sa libération du communisme.

\*Voir la page 65.

Quand les jonques se furent éloignées de la plage, le *Cayuga* bombarda la ville voisine de Pungchon et d'autres objectifs des environs, dont un groupe de soldats qui traversait une batture de vase, puis s'éloigna afin de pouvoir nettoyer ses condensateurs, bloqués au cours de la nuit par des paquets d'algues marines. Au début de l'après-midi, le *Cayuga* reprit la direction du nord où il rencontra les deux dragueurs de mines coréens. Ceux-ci avaient tenu leur promesse envers le *Cayuga*, et le *YILV512* conduisit le destroyer à un endroit au nord-est de Sok-to d'où il pouvait tirer sur l'ennemi à courte portée. Le sergent Frost avait donné au *Cayuga* une liste d'objectifs importants et celui-ci passa près d'une heure à bombarder des concentrations de troupes, des postes d'artillerie et d'autres cibles dans la péninsule d'Amgak, employant ainsi 238 obus brisants. Grâce au travail des dragueurs de mines coréens, il était maintenant possible de s'approcher beaucoup plus près, et le tir du *Cayuga* fut plus efficace que la veille.

Après ce bombardement, le *Cayuga* s'éloigna au large de Sok-to et eut une nouvelle entrevue avec le sergent Frost. Celui-ci était fort content des résultats du tir du destroyer, mais la satisfaction fut mitigée car l'ennemi, ainsi provoqué, commença à bombarder Sok-to avec ses canons de 120 mm. Le *Cayuga* passa la nuit à l'ancre au large de Sok-to et se rendit ensuite dans la matinée à Inchon après avoir passé sa mission de patrouille au *Consort*, de la Marine royale. À Inchon, il se ravitailla en combustible du *rave Chief*, puis escorta ce pétrolier jusqu'aux navires convoyeurs des porte-avions de l'élément 95.11 avant de partir pour Sasebo.

Tout le reste du mois d'août, le *Cayuga* fut surtout employé à la protection des porte-avions de la côte ouest. Mais il dut passer quatre jours à l'ancre à Inchon, à l'abri du typhon « *Marge* » qui bouleversa les opérations navales sur la côte ouest pendant près d'une semaine. Le *Huron* avait quitté Sasebo le 14 août pour rentrer au Canada, et son remplaçant n'arriva qu'à la fin du mois. Le *Sioux* était parti de Hong-Kong le 21 août après avoir terminé ses réparations, mais n'entra en service actif sur la côte ouest que le 31. Le mois d'août 1951 fut donc une période assez calme pour les destroyers canadiens des forces d'Extrême-Orient.

Le mois de septembre fut beaucoup plus mouvementé pour les navires canadiens. Les trois destroyers *Cayuga*, *Athabaskan* et *Sioux* furent employés une bonne partie du temps au convoyage des porte-avions et le *Cayuga* passa dix jours intéressants à la patrouille côtière avec l'élément opérationnel 95.12. Parmi les missions d'escorte des porte-avions auxquelles les navires canadiens participèrent pendant cette période, il y a lieu de noter celle qui accompagna la première attaque de la force opérationnelle 95 contre la ville de Wonsan, avec

coordination des bombardements navals et aériens<sup>4</sup>. L'escadre d'attaque comprenait le porte-avions britannique *Glory*, le croiseur américain *Toledo*, et les destroyers d'escorte *Concord*, de la Marine royale, *John R. Craig*, de la Marine américaine, *Cayuga* et *Sioux* de la MRC. Pendant deux jours, soit les 18 et 19 septembre, cette flotte ravagea Wonsan de ses bombes et de ses obus. Le deuxième jour, elle fut renforcée de trois LSMR\* dont les fusées contribuèrent grandement à la dévastation. La flotte se dispersa dans la soirée du 19, et les navires du Commonwealth se retirèrent à Sasebo pour s'y ravitailler avant d'aller remplacer le porte-avions de la côte ouest.

Mais la mission la plus intéressante accomplie par un destroyer canadien pendant le mois de septembre fut une patrouille de la côte par le *Cayuga*, du 2 au 13 de ce mois. Le *Cayuga* arriva dans la région de Chodo au cours de la nuit du 2 et, après une conférence avec la frégate néo-zélandaise *Rotoiti*, il assumait la patrouille de la région Chodo-Sok-to dont celle-ci avait été chargée jusque-là. Plus tard dans la matinée, le représentant des « Léopards » dans l'île de Chodo présenta une longue liste d'objectifs dont il recommandait le bombardement. Le navire s'avança ensuite plus avant dans le chenal, en direction du nord, entre Sok-to et la terre ferme et, après avoir placé un détachement de direction du tir dans l'île amie d'Ung-do, commença le bombardement des villages de la côte et des routes du fond de la baie en face de Sok-to.

Après ce bombardement, l'agent des « Léopards » dans Sok-to fut pris à bord et le navire se retira plus au sud, jetant l'ancre pour la nuit dans le chenal qui sépare Chodo de la terre ferme. De bonne heure le lendemain, le représentant des « Léopards » dans l'île de Chodo vint aussi à bord du navire, tandis que le dragueur de mines coréen *YMS-510* venait chercher des instructions pour la conduite de ses opérations. À 9 h. 30, le croiseur *Belfast*, qui était à ce moment-là le navire de commandement de l'élément opérationnel 95.12, fut aperçu qui remontait le chenal des « Cigarettes » en faisant feu de ses canons de six pouces dans la direction de la terre ferme. Le *Belfast* jeta ensuite l'ancre tout près de là et les deux « Léopards » furent envoyés à son bord pour une consultation. Le *Belfast* repartit à 13 h. et, quelques minutes après, le *Cayuga* leva l'ancre et prit la direction du sud dans le chenal des « Cigarettes ». L'après-midi fut employé au bombardement de divers objectifs sur la terre ferme entre Chodo et la Pointe Choppeki (Changsan-got); le navire avait tiré 44 obus brisants et 148 obus de quarante mm lorsqu'il revint à son poste d'ancrage pour la nuit au large de Chodo.

\*Ce sigle désigne les navires de débarquement moyens armés de fusées.

Des agents amis avaient découvert que les troupes ennemies sur la terre ferme, dans la région de Chodo-Sok-to, se retiraient dans les montagnes pendant le jour pour éviter le feu des navires de l'ONU et qu'ils revenaient dans leurs casernes pour y passer la nuit. Afin de déjouer cette manoeuvre, le *Cayuga* continua un feu intermittent d'obus brisants et d'obus éclairants<sup>5</sup> pendant la plus grande partie de la nuit, jugeant que c'était le meilleur moyen de harceler l'ennemi après les gros bombardements effectués au cours de la journée par le *Belfast* et le *Cayuga*.

De bonne heure le 6 septembre, le *Cayuga* alla prendre son ravitaillement de combustible du pétrolier qui accompagnait le groupe des porte-avions. Cette opération ne fut terminée qu'à 13 h. 45, alors que le *Cayuga* prit la direction nord-ouest vers la Mandchourie pour y conduire une patrouille spéciale. On avait rapporté que les Chinois transportaient par eau des approvisionnements de Dairen à Antung, à l'embouchure du Yalou, et le *Cayuga* était chargé de vérifier l'exactitude de ce renseignement. Le destroyer patrouilla les eaux de la partie nord du golfe du Yalou toute la nuit et une partie du lendemain sans rencontrer un seul navire ennemi, bien qu'il aperçût une flotte de vingt-deux jonques près de l'embouchure du Yalou. Malheureusement, celles-ci naviguaient près de la rive nord et se trouvaient ainsi à l'abri d'une attaque. Le *Cayuga* rencontra aussi plusieurs jonques en haute mer, mais toutes étaient chargées de partisans ou de pêcheurs détenteurs d'autorisations en règle de l'ONU. Vers la fin du jour, le *Cayuga* revint à Chodo et jeta l'ancre pour la nuit près de l'île à 20 h. 35.

Ce soir-là une conférence eut lieu dans l'île de Chodo afin de déterminer le rôle que le *Cayuga* serait appelé à jouer dans un raid important qu'une bande de partisans voulait faire le lendemain matin sur la terre ferme. Les arrangements furent rapidement conclus et, à minuit, l'agent des « Salamandres\* », son interprète et un expert en communications sud-coréen vinrent à bord du *Cayuga* pour aider à la coordination des opérations du navire au cours du raid. Le groupe de débarquement comprenait deux cents hommes d'un «régiment» de partisans, transportés dans des jonques remorquées par deux bateaux de pêche à moteur; il traversa le détroit de Chodo et aborda sur les plages situées au sud de l'embouchure de la rivière Nam-ch'on. On ne rencontra aucune résistance, et les partisans s'infiltrèrent dans l'île

\*L'organisation des « Salamandres », ainsi appelée d'après le nom de guerre de son chef qui avait son quartier général dans l'île Pengyong-do, était un autre groupe secret de la côte ouest. Au début, il s'agissait surtout d'une agence de contre-espionnage et plusieurs de ses agents étaient particulièrement actifs dans les îles de l'ouest. Éventuellement, elle avait pris de l'ampleur jusqu'au point d'exécuter des raids importants.

par groupes de quarante à cinquante, après avoir établi un poste de commandement chargé de diriger le tir d'appui du *Cayuga*.

La première demande d'aide ne fut reçue qu'à 7 h. 15, après que les partisans eurent été à terre plus de quatre heures, mais par la suite les demandes se firent plus nombreuses et plus pressantes. Elles émanaient du poste de commandement installé sur le rivage et étaient adressées au groupe de « Salamandres » resté sur le navire, qui les passait à la direction de l'artillerie. Ce système fonctionna très bien et, au plus fort de l'action, alors que l'ennemi poursuivait de près les partisans en retraite et que les canons du navire tiraient aussi rapidement qu'il était possible de les recharger, on pouvait entendre les exclamations d'approbation «Hubba! Hubba!» de l'opérateur du radiotéléphone portatif installé sur le rivage. Au cours de l'action, le *Cayuga* tira 335 obus de quatre pouces, et ce furent des munitions bien employées. Le chef de la bande de partisans sud-coréens était enchanté de l'appui qui lui avait été donné, et il n'y a guère de doute que les canons du navire contribuèrent sensiblement au succès de l'entreprise.

À 14 h. 25, le dernier des partisans s'était rembarqué et le *Cayuga* cessa le feu. D'après tous les témoignages, le raid remporta un plein succès. Comme la plupart des raids exécutés par les partisans, celui-ci avait plusieurs objectifs; entre autres choses, on voulait obtenir des renseignements utiles aux «Salamandres», infliger des dommages à l'ennemi et obtenir des approvisionnements pour les habitants de Chodo. On réussit à obtenir des renseignements précieux et à capturer une certaine quantité d'approvisionnements, mais c'est dans la destruction des troupes ennemies que les partisans remportèrent leur plus grand succès. Lorsque le *Cayuga*

**Le canot à moteur du *Cayuga* attend qu'on lui apporte de Sok-to un blessé de la République de Corée, pour évacuation.**





**Préparatifs d'évacuation de Sok-to  
d'un guérillero blessé de la République de Corée.**

revint à Chodo quelques jours plus tard, on lui rapporta que d'après une estimation fort modérée les pertes infligées à l'ennemi au cours du raid avaient été de 150 tués et de 100 blessés<sup>6</sup>. De leur côté, les partisans n'avaient subi que des pertes infimes: sept blessés, dont trois grièvement. Ces trois derniers, dont l'un avait eu un poumon perforé par une balle, reçurent les premiers soins du lieutenant-chirurgien J.-C. Cyr, médecin du *Cayuga*, avant d'être transférés sur le *Belfast*.

Le *Cayuga* continua la patrouille des îles pendant quatre jours, mais il n'y eut pas d'autre débarquement de partisans et tout se passa sans incident. La nuit, le *Cayuga* restait à l'ancre près de Chodo ou de Sok-to, dans un endroit qui lui permettait de surveiller avec son radar *Sperry* les routes que l'ennemi devait suivre pour attaquer les îles. Le jour, le navire exécutait d'ordinaire le bombardement de cibles que les agents des «Léopards» et des «Salamandres» lui désignaient dans la région. À l'occasion, le navire était envoyé au nord, dans le golfe du Yalou, pour y interdire toute navigation, mais ce genre de patrouille donnait rarement lieu à des incidents. Le 12 septembre, le *Cayuga* fit l'une de ces patrouilles de la région du nord sans rencontrer un seul navire, ami ou ennemi. Il revint dans le secteur de Chodo pour la nuit et fut relevé par le *Sioux* à 6 h. le 13 septembre.

Pendant le reste du mois, les navires canadiens ne prirent part qu'à peu d'opérations intéressantes, sauf celle du bombardement de Wonsan, qui dura deux jours et que nous avons déjà décrit. Vers la fin de septembre, les navires eurent l'honneur d'une visite du commandant

en chef de la côte du Pacifique, le contre-amiral W. B. Creery, CBE, CD, de la MRC. Pendant sa visite, qui dura une semaine, l'amiral inspecta tous les destroyers canadiens qui se trouvaient dans la région et fit des excursions en mer à bord du *Sioux* et de l'*Athabaskan*<sup>7</sup>. Le 27 septembre, l'*Athabaskan*, ayant l'amiral Creery à son bord, fut détaché de l'escorte des porte-avions et envoyé en compagnie du *Comus*, de la Marine royale, exécuter un bombardement dans la région de Sok-to. C'était une mission ordinaire de bombardement, sauf qu'il fut un peu plus violent et eut l'avantage d'être dirigé par les avions d'observation du *Rendova*, de la Marine américaine. Il comporta le tir de 160 obus de quatre pouces avec d'excellents résultats, si l'on tient compte du fait que c'était le premier bombardement de l'*Athabaskan* depuis les exercices de tir qu'il avait faits à Pearl Harbour en août. Un incident assez rare se produisit au cours de cette opération lorsque le navire subit le feu d'armes portatives d'un groupe de partisans un peu « nerveux », installés dans l'île de Sok-to. Pensant que l'île avait peut-être changé de mains, l'*Athabaskan* répondit avec ses canons *Bofor* avant d'avoir reçu du *Comus* l'ordre de cesser le feu. Après ce bombardement, l'amiral Creery passa sur le *Charity*, de la Marine royale, qui le transporta à Sasebo, pendant que l'*Athabaskan* retournait à ses fonctions d'escorte des porte-avions.

Les navires canadiens furent passablement occupés pendant le mois de septembre. Les pourparlers d'armistice, au lieu de réduire la tâche des forces navales, l'avaient en réalité accrue, car le haut commandement, jugeant que les opérations terrestres lui coûtaient trop cher en hommes\*, recourut de plus en plus à l'emploi de ses navires et de ses avions lorsqu'il était nécessaire de faire pression sur un ennemi qui employait « tous les subterfuges imaginables » pour gagner par la diplomatie et la chicanerie ce qu'il n'avait pu obtenir par la force des armes. Pendant les trois mois qui suivirent, et qui feront l'objet du prochain chapitre, la tâche des forces navales sur la côte ouest devint encore plus onéreuse.

\*Ce qui ne veut pas dire une cessation des opérations terrestres. Pendant l'été et l'automne de 1951, les Nations Unies lancèrent une série d'attaques limitées sur des points fortifiés ou des postes d'observation d'importance purement locale. Quelques-uns de ces engagements, malgré leurs objectifs limités, furent aussi violents et coûteux que les batailles de la défense du périmètre de Pusan ou des offensives du printemps.

## Références

<sup>1</sup>Cette offensive aérienne faisait partie de la fameuse opération « Strangle » qui visait à couper les communications des armées communistes de leurs bases de ravitaillement du nord, dans la partie resserrée de la Corée du Nord, entre les degrés de latitude nord 38°15' et 39°15' (Cagle et Manson, *op. cit.*, pp. 241-243.) Cette opération rata.

<sup>2</sup>Il arrivait assez souvent que les chefs de ces bandes fussent déposés et remplacés par d'autres pour quelque motif réel ou imaginaire. Pendant le second tour de Corée de l'*Athabaskan* une bande de l'île de Chodo changea trois fois de chef, dont chacun portait incidemment le nom de Kim.

<sup>3</sup>Le sergent Frost se révéla l'un des plus capables des nombreux chefs de groupes de « Léopards » que les destroyers canadiens eurent l'occasion de connaître sur la côte ouest. Presque tous les rapports

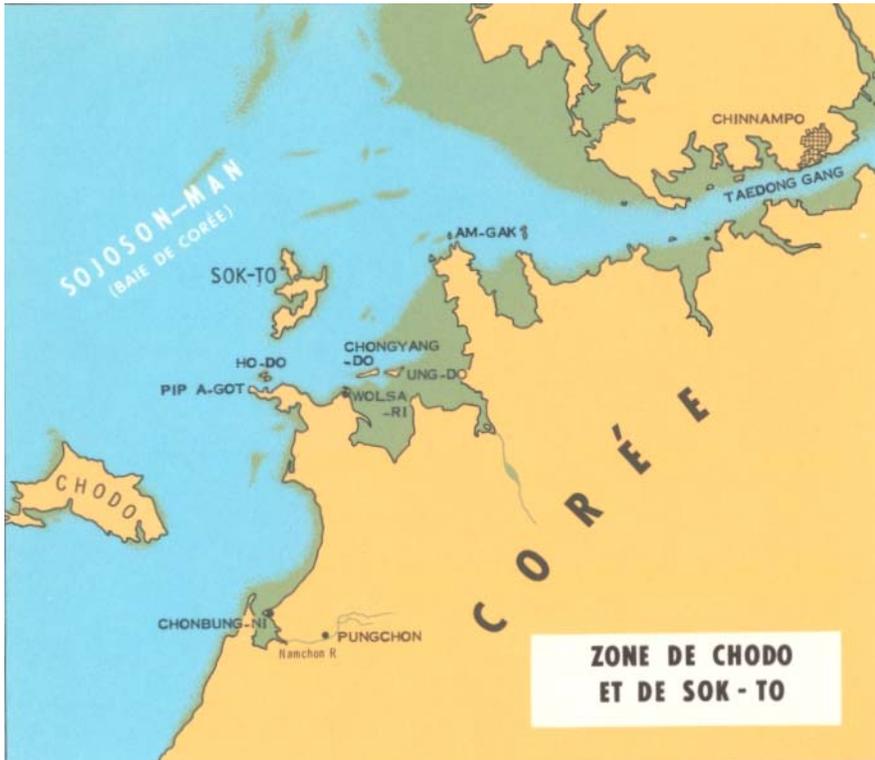
opérationnels contiennent des éloges de ses qualités remarquables. «Je ne saurais trop louer cet homme extraordinairement capable et intelligent», déclara le commandeur Plomer (Appendice « A », Rapport des opérations du *Cayuga* pour août 1951).

<sup>4</sup>Voir Cagle et Manson, *op. cit.*, p. 414.

<sup>5</sup>Les fusées des obus éclairants étaient réglées au point de « sécurité », ce qui les transformait en obus incendiaires.

<sup>6</sup>On disait que l'un des groupes de partisans avait à lui seul rapporté cinquante paires de bandes d'épaulette prises sur les cadavres des soldats ennemis, ce qui semble confirmer l'exactitude de cette estimation. D'autre part, il se peut aussi que ce groupe ait tout simplement capturé un magasin d'intendance bien approvisionné en uniformes.

<sup>7</sup>Le *Cayuga* était en réparation à Kuré pendant la visite de l'amiral.





## LA DÉFENSE DES « ÎLES AMIES »

Durant la période sur laquelle porte le présent chapitre,—octobre, novembre et décembre 1951,—les pourparlers de trêve aboutirent enfin à quelques résultats. Pendant les quelques premiers mois, les négociateurs n'avaient pas eu la tâche facile, loin de là. Les entretiens s'étaient ouverts à Kaesong, le 10 juillet, mais les délégués de l'ONU avaient dû demander une suspension de trois jours en juillet et une autre de cinq jours en août pour obliger les communistes à respecter la neutralité de la localité où se déroulaient les négociations. Le 23 août, c'était au tour des communistes de rompre les pourparlers pour protester contre une prétendue violation de Kaesong par un avion de l'ONU; cette fois, l'interruption dura plus de deux mois. Ce n'est que le 25 octobre que les négociateurs reprirent leurs entretiens, mais dans une autre localité, à Panmunjom.

**Le *Nootka* se réapprovisionne en carburant du *Bataan*, de la Marine américaine.**



On réalisa un certain progrès durant les premiers jours à Panmunjom. Le 26 novembre, on s'entendait sur une ligne de démarcation provisoire; il fut convenu que la ligne qui séparait alors les combattants servirait de base à la ligne définitive d'armistice si une trêve était conclue dans les trente jours. Il n'y eut pas d'accord sur un cessez-le-feu durant cette période de trente jours<sup>1</sup> mais, naturellement, les deux côtés avaient ralenti leurs opérations, n'ayant rien à gagner à sacrifier des hommes pour s'emparer d'un terrain qu'il leur faudrait céder dans l'éventualité d'un armistice prochain.

À l'encontre de l'armée de terre, les forces navales et aériennes accélérèrent leur activité en Corée durant les derniers mois de 1951. Cette accélération s'apparentait davantage à une contre-offensive qu'à un programme d'attaque mis en marche de leur propre initiative. L'aviation répondait à un accroissement soudain d'activité de la part des forces aériennes ennemies\* tandis que la marine résistait à un adversaire qui tentait résolument de se saisir de quelques-unes des îles les plus importantes occupées par l'ONU†. Les communistes voulaient surtout mettre la main sur les îles occidentales situées dans les

\*Les effectifs aériens ennemis furent considérablement renforcés en octobre, novembre et décembre 1951. Les Migs commençaient à se répandre dans la plus grande partie du territoire nord-coréen, presque jusqu'au 38<sup>e</sup> parallèle; au début de novembre, pour la première fois de la guerre, on signala la présence d'avions à réaction ennemis ayant leur base dans les champs d'aviation de la Corée du Nord. À la fin novembre, le général Vandenberg, commandant des forces aériennes de l'ONU, déclara à un correspondant du *Times* de Londres que les *Migs* menaçaient sérieusement d'enlever aux alliés la suprématie aérienne. (NS 1480-146/187, vol. 5.)

†Au moment où un accord fut conclu au sujet de la ligne de démarcation, le problème de la répartition des îles n'avait pas été réglé. Après l'armistice, cependant, l'ennemi était moins soucieux de s'assurer la possession des îles, — qu'il pouvait obtenir par la voie diplomatique, — que d'écarter la grave menace militaire qui pesait sur ses arrières. En conséquence, quand il fut convenu à Panmunjom, à la fin de décembre 1951, qu'un prolongement vers la mer de la ligne de démarcation déciderait à quel côté iraient les îles, les communistes ne renoncèrent pas à leurs visées sur ces territoires.



**Évolution en matière de filière d'envergure:  
le *Nootka* et le *Ceylon*,  
de la Marine britannique.**

eaux patrouillées par l'élément opérationnel 95.12; en conséquence, les destroyers canadiens furent appelés à participer activement à la campagne navale entreprise pour déjouer les calculs ennemis.

Le *Cayuga* fut le seul bâtiment de la Division canadienne de destroyers en Extrême-Orient (CANDESFE) affecté à la patrouille côtière en octobre. Le *Sioux* eut un autre long congé durant le mois. Après avoir passé neuf jours au chantier de raboub et de réfection de Sasebo, il n'avait pas plutôt repris la mer qu'il était assailli par le typhon « Ruth » qui lui causa encore plus de dégâts que ne l'avait fait le typhon « Clara » en novembre 1950<sup>2</sup>; le *Sioux* dut donc passer une autre quinzaine à Sasebo pour y subir encore une fois des réparations. En conséquence, la somme de ses opérations navales pour toute la durée du mois d'octobre se limite à quatre jours, consacrés tous les quatre à la couverture de l'élément de porte-avions du littoral occidental.

L'*Athabaskan* fut beaucoup plus occupé que le *Sioux*; durant le mois, il passa vingt et un jours en mer, dont quatorze auprès d'un porte-avions. Il était en mer lui aussi lorsque le typhon « Ruth » fit irruption mais, heureusement, il ne subit que de légers dégâts.

En plus d'être affecté pendant neuf jours, en octobre, à la patrouille côtière, le *Cayuga* exécuta deux missions de couverture de porte-avions. Du 7 au 11, il fit partie d'un élément opérationnel, composé du croiseur *Belfast*, du porte-avions australien *Sydney* et de cinq destroyers, et chargé de bombarder de nouveau Wonsan par le feu combiné de l'aviation et de l'artillerie. Après son retour du littoral oriental, il partit presque immédiatement pour rallier, sur le littoral occidental, le porte-avions américain *Rendova*, avec lequel il demeura jusqu'au 18, échappant ainsi à « Ruth » qui n'atteignit pas la mer Jaune.

Le fait saillant du mois fut cependant la patrouille côtière du *Cayuga*. Ralliant le *Belfast* au large de Taechong-do à 10h.07 le 22 décembre, il y reçut ses ordres de patrouille ainsi que les derniers renseignements sur la situation locale. Les conditions n'avaient guère changé depuis le dernier séjour du *Cayuga* dans ce secteur, près d'un mois auparavant, mais on croyait désormais que l'ennemi concentrerait probablement ses efforts sur la capture des îles occupées par l'ONU dans le golfe du Yalou plutôt que sur celle de Chodo et de Sokto, plus faciles à défendre.

Pendant que le *Cayuga* était encore dans le voisinage de Taechong-do, une formation de B-29 survola l'île. Les marins qui la suivaient des yeux sur le pont eurent l'impression qu'un appareil culbutait. Soudain, on aperçut dans l'air une nuée de parachutes; l'avion piqua du nez et vola en éclats dans un jaillissement de feu et de fumée. Le *Cayuga*, de même que la frégate australienne *Murchison* qui se trouvait également dans le voisinage, se portèrent immédiatement vers le point de chute de l'appareil. Comme on avait vu tous les parachutes atterrir dans l'île, le *Cayuga* mit une embarcation à la mer et envoya le chirurgienlieutenant Cyr au secours des aviateurs. Tous avaient réussi leur atterrissage; après avoir prodigué ses soins à deux victimes de choc, le médecin revint au navire.

Durant la nuit du 22 au 23 octobre, le *Cayuga* exécuta une patrouille dans le golfe du Yalou et partit tôt le matin pour aller faire le plein à Inchon. Ce soir-là (le 23), une conférence eut lieu à Pengyong-do avec le nouveau commandant de l'élément opérationnel 95.12 (le *Ceylon* avait relevé le *Belfast*); le navire fit ensuite route vers le nord à la recherche d'aviateurs abattus au large de l'embouchure du Taedong. Pendant toute la journée du 24, le *Cayuga* les rechercha, mais sans

succès; il repartit le soir pour exécuter une patrouille dans le voisinage de Taewha-do.

L'île de Taewha se trouve à proximité de l'extrémité méridionale d'un chapelet d'îles qui s'étend vers le sud, au large de la péninsule de Chorusan. Déjà, plusieurs de ces îles avaient été occupées par des guérilleros amis mais elles étaient tombées l'une après l'autre aux mains de l'ennemi; Taewha était désormais la seule île importante encore occupée par l'ONU. Comme la plupart de ces îles, elle était défendue par une garnison nettement insuffisante, composée de guérilleros mal disciplinés et mal équipés, placés sous le commandement théorique de quelques membres de l'Armée américaine. De plus, située à quelques milles seulement d'îles alors aux mains des communistes et se trouvant à la portée des champs d'aviation de l'ennemi en Mandchourie, elle était extrêmement vulnérable. À cause de la proximité de ces champs d'aviation, il était beaucoup plus difficile aux navires de l'élément opérationnel 95.12 de participer à la défense de Taewha car il était dangereux pour un vaisseau, sans couverture aérienne, de circuler pendant le jour dans les environs du 39° 30' de latitude nord.

Le matin du 25 octobre, le *Cayuga* reçut l'ordre de se rendre au poste d'ancrage au large de Taewha-do pour y faire enquête sur des rumeurs d'un bombardement ennemi contre l'île. À son arrivée à Taewha, il envoya son canot sur les lieux. L'île avait bel et bien été attaquée; deux petits avions de bombardement y avait jeté dix bombes<sup>3</sup> qui avaient fait onze victimes chez les défenseurs. L'adjoint médical du bord, le sous-officier de marine Robert Hotchin, débarqua pour aller porter secours aux blessés\*.

« Donkey », représentant de « Leopard » à Taewha, s'inquiétait passablement de l'activité de l'ennemi qui renforçait ses effectifs dans les îles du nord; en conséquence, le commandeur Plomer décida d'organiser un bombardement surprise pour encourager les « amis » et peut-être bouleverser en même temps les plans ennemis. On ne pouvait pas assurer de protection aérienne au navire mais, comme le temps était couvert et pluvieux, on pouvait sans inconvénient, jugeait-on, courir le risque d'une attaque aérienne ennemie. Se

---

\*La veille, le navire avait reçu un message portant que le médecin militaire, le chirurgien-lieutenant J.-C. Cyr, était un imposteur. Au sein de CANDESFE, tous ceux qui avaient eu à faire à «Cyr» avaient peine à ajouter foi à cette nouvelle mais, après vérification, on constata qu'elle était rigoureusement vraie. Apparemment, le «D' Cyr» était un certain Ferdinand Waldo Demara fils, citoyen américain; il avait pu s'enrôler dans la MRC en se servant illégalement de documents obtenus d'un médecin exerçant. Après avoir été démasqué, Demara fut transféré à bord du *Ceylon* le 26 octobre pour être conduit au Japon et de là au Canada. Après son retour au Canada, il fut rayé des cadres de la MRC pour engagement frauduleux mais aucune poursuite au criminel ne lui fut intentée; il fut simplement déporté aux États-Unis.

frayant un chemin à travers les ensablements, le *Cayuga* remonta vers le nord et jeta l'ancre au large de Sogachado, à l'est de la péninsule de Chorusan. De toute évidence, l'ennemi ne s'attendait pas qu'un navire de l'ONU fit son apparition dans ce secteur et il fut pris tout à fait au dépourvu; la décharge de 150 coups de canon du *Cayuga* lui causa de nombreuses pertes et des dégâts considérables.

À 16 h. 50, le *Cayuga* retourna à Taewha-do et fit monter à bord son adjoint médical, sept victimes du bombardement ainsi qu'un médecin coréen et ses deux adjoints. E fut décidé, avant de repartir, d'encourager les « amis » et de décourager davantage l'ennemi en exécutant un autre bombardement. On choisit comme cible l'île de Suun, sise à dix-sept milles au nord-ouest, où se trouvaient, disait-on, cinq cents soldats ennemis et un certain nombre de jonques. S'approchant de l'île, le *Cayuga* fit feu à 6,000 mètres et continua de tirer jusqu'à ce qu'il se trouvât à un mille et demi seulement de la plage. Des mitrailleuses ennemies de l'île se mirent de la partie mais elles furent immédiatement réduites au silence par des coups directs. On ne tira qu'environ cinquante-cinq obus; compte tenu de la somme de munitions utilisée, ce fut l'un des bombardements les mieux réussis du *Cayuga*; de l'avis du commandant: «Du point de vue artillerie, ce fut de beaucoup le tir le plus efficace jamais exécuté par le navire<sup>4</sup>.»

Après son attaque contre Suun-do, le *Cayuga* fut chargé durant la nuit d'une patrouille d'interception des cargos; le lendemain, à midi, il établit le contact avec le *Ceylon* au large de Chodo. Cyr, le prétendu médecin, ainsi que les passagers coréens du destroyer passèrent au *Ceylon*; le *Cayuga* embarqua en échange cinq tonnes de provisions et quatre voyageurs pour Taewha, parmi lesquels se trouvait un officier de l'Armée américaine qui allait relever le représentant de « Leopard » dans l'île. Le *Cayuga* arriva en vue de Taewha au crépuscule le 26 octobre; il transborda ses provisions et ses passagers dans des jonques de guérilla et appareilla vers l'ouest pour sa patrouille de nuit.

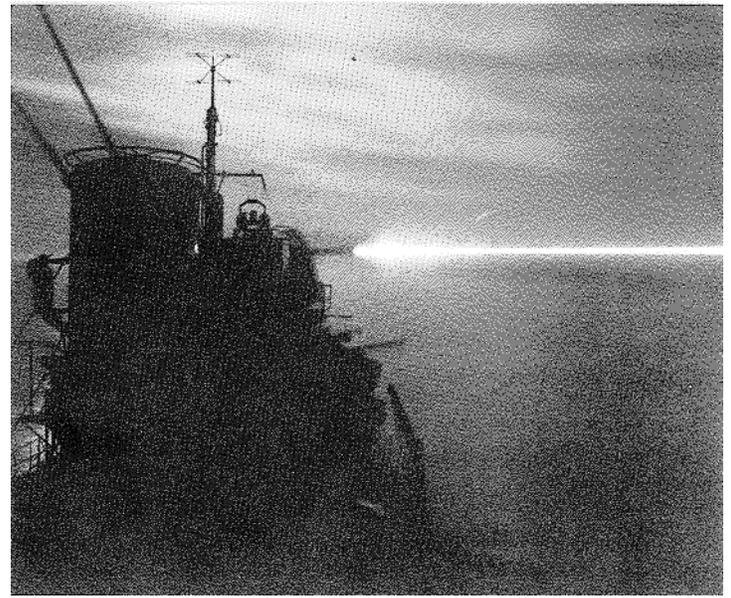
Le matin du 27, le *Cayuga* se rendit quelque part au nord-ouest de l'embouchure du Taedong pour y jouer le rôle de « repêcheur », c'est-à-dire pour y procéder à des opérations de recherche et de sauvetage durant un bombardement massif du continent par des B-29. La compagnie du *Cayuga* était très bien placée pour suivre des yeux plusieurs engagements spectaculaires entre des *Migs* chinois et les appareils d'escorte des bombardiers; cependant, aucun avion n'ayant été abattu, il n'eut pas à prendre part à l'opération. Un *Mig-15* survola le navire à une altitude d'environ 6,000 pieds mais le *Cayuga* s'abstint d'ouvrir le feu, craignant d'atteindre quelque appareil ami; du reste, le pilote communiste ne manifestait aucune intention d'attaquer.



Le *Cayuga* et un groupe de balayeurs de mines encadrés par un canon de 40 mm de l'*Athabaskan*.

Les avions partis, le *Cayuga* fit route vers Pengyong-do où le *Ceylon* lui refit son plein d'essence. Il passa la nuit du 27 au 28 octobre à l'ancre au large de Pengyong-do; le lendemain matin, aucune opération immédiate n'étant envisagée, on profita de l'occasion pour permettre à des groupes de marins d'aller prendre leurs ébats dans l'île. L'après-midi se passa au bombardement de cibles désignées par le commandant de l'élément opérationnel 95.12. Un appareil du *Rendova* devait assurer l'observation aérienne mais, après qu'on eut attaqué une première cible, l'avion fut rappelé pour une mission urgente. Malgré tout, l'après-midi fut très réussi pour le *Cayuga*. L'un des objectifs désignés était ainsi défini: « Nouveaux terrassements, tranchées et emplacements possibles, comptant une vingtaine d'hommes »; la carte permit de découvrir que ces ouvrages se trouvaient à proximité d'une haute falaise. On réussit à prendre l'ennemi complètement au dépourvu en naviguant à proximité du rivage sous le couvert de la falaise pour ensuite en déboucher soudainement. Avant que des coups directs des canons de quatre pouces et des *Bofor* n'obscurcissent la visibilité, on aperçut des ennemis qui se précipitaient vers un canon de campagne ou un mortier pour le déplacer. Le navire cessa de tirer pendant quelque temps, attendant que la fumée et la poussière se dissipent; après quoi le reste de la cible fut démoli systématiquement. Le *Cayuga* longea ensuite la côte pour s'attaquer à d'autres positions ennemies.

Pendant qu'il naviguait le long du littoral au cours de sa mission de bombardement, le *Cayuga* aperçut un groupe de personnes dans une grotte, au pied d'une falaise rocheuse près de Kujinni. Tous semblaient agiter des drapeaux sudcoréens pour communiquer quelque message au navire mais le *Cayuga*, qui devait terminer sa mission,



Les doubles *Bofor* du *Nootka* tirent sur un convoi de camions défilant le long de la côte est de la Corée.

ne put faire plus qu'indiquer leur emplacement à « Leopard » et que noter leur présence afin de faire enquête à la prochaine occasion.

La nuit du 28 au 29 octobre fut consacrée à une patrouille, qui ne fut marquée d'aucun incident, dans le golfe du Yalou. Au cours de la nuit, le *Cayuga* reçut un message lui enjoignant de rallier à la pointe du jour une certaine position dans la Taedong-man<sup>5</sup>, du côté sud du promontoire d'Hwanghae, pour aider à évacuer du continent un certain nombre de guérilleros amis. La position désignée se trouvait en eau peu profonde; on ne pouvait s'en remettre ni aux cartes marines de la région ni aux tables de marée. Pour aggraver les choses, au moment où le *Cayuga* doublait la pointe Choppeki, l'appareil de sondage par le son fit défaut. Lorsque le navire arriva en eau basse, un canot à moteur fut chargé de prendre les devants et d'opérer des sondages; grâce à cette aide, le navire put se rapprocher du rivage autant que le permettait la prudence. Un deuxième canot automobile fut alors dépêché, sous le commandement du lieutenant D. R. Saxon, C.D., MRC, l'expert du *Cayuga* en matière de guérilla<sup>6</sup>, pour établir le contact avec les troupes qui devaient être évacuées. Tout semblait paisible sur le rivage; sauf un village en flammes à deux ou trois milles à l'intérieur, on ne notait aucun signe d'activité. Cependant, lorsque le canot automobile s'approcha du rivage, une mitrailleuse lourde ouvrit le feu. Le tir était assez précis pour être inquiétant; certains coups tombèrent assez près pour faire rejaillir l'eau sur les occupants. Le canot voulut riposter à l'aide de ses *Bren* mais la cible était trop éloignée. Il revint au navire sans être touché. Comme on ne voyait aucun soldat ami à évacuer et que la marée baissait rapidement, le *Cayuga* reprit la mer.

Vers midi, un message radiophonique de Pengyong-do, en provenance de « Leopard », signala deux objectifs dignes de l'attention du *Cayuga* dans la région bombardée la veille par le navire. Après les avoir saturés d'explosifs brisants, le *Cayuga* s'arrêta pour identifier les occupants de la grotte. Lorsque le destroyer apparut, ils continuaient de brandir leurs drapeaux sud-coréens et d'agiter éperdument la main; un canot automobile alla s'enquérir du motif de leur agitation. On constata qu'il s'agissait de la garnison d'un poste avancé de guérilla, une trentaine de combattants avec leurs femmes et leurs enfants; ils faisaient des signaux parce qu'ils craignaient que le navire n'ouvrît le feu sur eux. Ils demandèrent simplement un peu de kérosène pour la cuisson et le chauffage, et on se rendit immédiatement à leur demande.

Au début de la soirée, le navire arriva au large de Pengyong-do où il conféra avec le *Ceylon* avant de se rendre à son poste d'ancrage nocturne dans le chenal qui sépare Chodo du continent. Tôt le matin (30 octobre), le lieutenant Saxon mit pied à terre pour s'entretenir avec l'agent local de « Leopard » et pour remettre aux insulaires des vêtements dont leur faisaient don les membres de la compagnie du *Cayuga*. D'après «Donkey», les communistes continuaient de renforcer leurs effectifs sur le continent, dans le dessein sans doute de s'attaquer aux îles de Chodo et de Sok-to. Le *Cayuga* ne devait pas tarder à recueillir une preuve concluante de l'étendue de ces préparatifs.

Pendant que le canot était au rivage, on reçut du «Donkey» de Sok-to un message urgent indiquant que les batteries du continent bombardaient ses jonques. Sans attendre le retour du canot automobile, le *Cayuga* leva l'ancre et prit la direction du chenal qui sépare Sok-to du continent. À son arrivée au large de l'île, il ne perçut aucun bruit d'artillerie; les artilleurs ennemis, pour ne pas trahir leurs positions, avaient cessé de tirer dès qu'ils avaient aperçu le *Cayuga*. Le navire jeta l'ancre au large de Sok-to et le deuxième canot alla recueillir le lieutenant Beaudette, de l'Armée américaine, qui avait remplacé le vieil ami du *Cayuga*, le Master Sages Frost, au poste de « Donkey » de Sok-to. Scrutant l'île voisine d'Amgak dans ses jumelles, le commandeur Plomer y distingua de nombreuses casemates, des tranchées et d'autres installations qui ne s'y trouvaient pas lors du dernier passage du navire dans ce secteur. En montant à bord, le lieutenant Beaudette raconta à peu près la même histoire que le « Donkey » de Chodo. D'après les nouvelles du service de renseignements, l'ennemi préparait apparemment une invasion; il mettait en place de nouveaux canons; les civils et les soldats nord-coréens avaient été évacués d'Amgak et quelque 2,000 membres des troupes régulières chinoises s'y étaient installés; on était à construire en toute hâte de nouveaux ouvrages offensifs et défensifs.

À la demande du lieutenant Beaudette, le commandeur Plomer décida de tenter de démolir une batterie de 76 mm qui venait d'être installée près du sommet d'Amgak, car c'était précisément cette batterie qui avait bombardé les jonques de Sok-to. Après avoir levé l'ancre, le *Cayuga* se rapprocha d'Amgak et ajusta ses canons pour le tir. On donna ordre de préparer une bouée pour le cas où il serait nécessaire de défermer le navire sous un feu nourri; pendant ce temps, le *Cayuga* tirait ses premiers coups de réglage. Avant qu'il ait eu le temps de tirer de nouveau, on entendit un sifflement et trois obus éclatèrent en paquet, faisant jaillir des colonnes d'eau à deux cents mètres à l'arrière. Le navire riposta par deux bordées rapides avant l'arrivée de la salve suivante. Encore une fois, les obus tombèrent à l'arrière, mais à cent mètres seulement. Le tir devenait un peu trop rapproché et l'ordre fut donné de lever l'amarre et de partir sans retard. À cause de sa position, le *Cayuga* n'avait que deux issues: se rapprocher dans l'espoir de démolir les batteries avant d'être atteint lui-même ou se mettre hors de la vue de l'ennemi en contournant à reculons l'extrémité méridionale de Sok-to<sup>7</sup>. Il opta avec raison pour cette dernière solution; comme il se mettait en marche, il fut encadré par des obus ennemis, deux tombant en deçà et un autre au delà du navire. Ce dernier obus fit jaillir l'eau à soixante pieds seulement du pont. Pendant tout ce temps, des obus plus lourds, d'environ 105 mm, croit-on, tombaient également dans le voisinage, à une distance plus rassurante, cependant, que les obus des 76 mm. Ces canons lourds ne cessèrent de tirer que lorsque le *Cayuga* eut disparu « le gros bout le premier » derrière l'extrémité méridionale de Sok-to.

L'engagement ne dura que dix-neuf minutes en tout mais, pendant ces dix-neuf minutes, les deux côtés furent passablement occupés. Le *Cayuga* tira 155 obus et l'ennemi une centaine. Le destroyer vit tomber plusieurs de ses coups dans la région-cible, mais sans prétendre avoir démoli de canon ennemi. Les batteries côtières firent de l'excellent travail car, bien que le *Cayuga* n'eût perdu qu'une ancre, deux maillons de chaîne et un canot automobile qui s'engouffra pendant le remorquage, ce n'est que par le plus heureux des hasards qu'il ne fut pas touché à plusieurs reprises. S'il avait été pris au piège dans cette situation embarrassante c'est qu'un tir précis comme celui des 76 mm d'Amgak était chose à peu près inusitée sur le littoral occidental. Les navires en service sur la côte orientale étaient habitués depuis longtemps au feu précis des batteries côtières mais c'était la première fois qu'un bâtiment en faisait l'expérience sur le littoral occidental.

Après cette escarmouche, le *Cayuga* ramena le lieutenant Beaudette à son île et recueillit le lieutenant Saxon et le canot automobile à Chodo. Peu après, il fut relevé par le *St. Brides Bay*, de la Marine britannique, qui

fut chargé de la patrouille côtière. Après une nuit paisible de patrouille en mer au delà du 39<sup>e</sup> parallèle, le *Cayuga* fit route vers Sasebo où il arriva tard le 1<sup>er</sup> novembre. Ainsi prenait fin, comme le disait le commandant, « une patrouille de plein emploi ».

Le « plein emploi » devait être de règle durant les deux derniers mois de 1951, les communistes ayant redoublé d'efforts pour se saisir des îles occidentales; en novembre, chacun des trois destroyers canadiens servit dans les forces de défense des îles de l'élément opérationnel 95.12. Le jour où le *Cayuga* retourna à Sasebo pour se ravitailler, le *Sioux* rallia l'élément 95.12; il lui fut rattaché jusque dans l'après-midi du 3. Rien de particulièrement intéressant ne survint durant la patrouille du *Sioux*.

Le navire canadien suivant à prendre part à la campagne de défense des îles fut l'*Athabaskan* qui releva le vaisseau australien *Murchison* dans le secteur de Chodo dans l'après-midi du 5 novembre. Il entra immédiatement dans la mêlée en exécutant un bombardement de quarante salves contre les batteries d'Amgak qui ne ripostèrent pas. Après cette opération, le canot automobile ramena à bord le lieutenant Beaudette de Sok-to qui renseigna les officiers du navire sur la situation locale.

On avait dressé les plans d'une opération intéressante pour le matin du 6 novembre. L'*Athabaskan* devait s'approcher d'Amgak, bien en deçà du rayon d'action des batteries qui avaient obligé le *Cayuga* à se retirer une semaine auparavant et qui incommodaient passablement la garnison de Sok-to. Il devait ensuite ouvrir le feu sur un village de l'intérieur situé à une certaine distance des canons ennemis dans l'espoir que ces canons lui donnent la riposte. Pendant ce temps, le *Belfast*, assisté à Sok-to d'un groupe de contrôle de tir au rivage, resterait à l'affût, dissimulé derrière l'île, pendant qu'un groupe d'avions du *Sydney*, également hors du champ de vision de l'ennemi, volerait en cercles au-dessus de la mer. L'*Athabaskan* devait se retirer dès que les canons ennemis ouvriraient le feu et indiquer en même temps au *Belfast* l'emplacement exact de la batterie. Les avions du *Sydney* et les canons de six pouces du *Belfast* démoliraient ensuite la position ennemie.

Au lever du jour, l'*Athabaskan* prit le départ en conformité du plan, jeta l'ancre sous la bouche des 76 mm d'Amgak et procéda au bombardement du village de Mumbongchon. Mais les artilleurs rouges ne furent pas dupes; prévenus sans doute de la présence du *Belfast* par des espions de Sok-to, ils restèrent dans leurs abris et ne firent aucun mouvement qui pût trahir leur position. Lorsque l'*Athabaskan* eut terminé son bombardement du village, il dirigea son feu vers une jonque installée sur la grève près de l'extrémité d'Amgak. Encore là, l'ennemi ne riposta pas. Forcé de reconnaître que son plan soigneusement conçu avait échoué, le *Belfast* ouvrit le feu

sur l'endroit où il soupçonnait que la batterie était nichée et les appareils du *Sydney* entrèrent en scène, arrosant copieusement l'extrémité de la péninsule de bombes, de fusées et d'obus.

L'opération terminée, l'*Athabaskan* gagna la mer au large de Sok-to et transborda du *Belfast* des armes et d'autres articles indispensables destinés à la garnison de Taewha-do. Dans la soirée, le destroyer partit pour aller livrer ces fournitures; il se trouvait à quinze milles seulement de sa destination quand le *Belfast* l'informa par radio que Taewha était attaquée par mer et par air. En s'approchant, l'*Athabaskan* put distinguer les contours de l'île dans la lueur des incendies qui faisaient rage sur les pentes du littoral nord et entendre le crépitement des armes portatives dans les collines. De toute évidence, tout n'allait pas pour le mieux à Taewha.

Pendant que le navire se rapprochait de la côte, on aperçut une jonque à moteur qui s'éloignait de l'île en direction sud-est mais, comme elle répondit par le signal convenu à un coup de semonce, on la laissa poursuivre sa route. L'*Athabaskan* jeta l'ancre à moins de deux milles du Phare de Taewha qui marque l'extrémité nord-ouest de l'île et l'agent local de « Leopard », le lieutenant A. N. Allan, de l'Armée américaine, monta à bord. On apprit de lui que Taewha avait été bombardée, immédiatement après le coucher du soleil, par un groupe de neuf à onze bombardiers quadrimoteurs escortés de cinq ou six chasseurs à réaction. Les avions avaient à peu près démoli le seul village de l'île; ils avaient détruit un hangar de munitions et incendié le principal dépôt de vivres. L'attaque avait pris tout le monde au dépourvu; c'était le premier raid aérien ennemi de quelque importance depuis le début des hostilités; en conséquence, les pertes avaient



Un premier maître de la MRC enseigne à des guérilleros de la République de Corée le fonctionnement de la mitrailleuse

été très lourdes parmi les civils. Heureusement, il n'y avait pas eu de tentative d'invasion; le bruit d'armes portatives que l'*Athabaskan* avait entendu provenait probablement de détachements de guérilleros qui, dans leur nervosité, tiraient les uns sur les autres.

Le lieutenant Allan prit livraison des fournitures que l'*Athabaskan* lui avait apportées et retourna à sa base; le navire fit alors route vers le nord pour couvrir les abords septentrionaux de l'île au cas où l'ennemi tenterait une invasion. Le lieutenant Allan avait communiqué une liste d'objectifs à bombarder dans Ka-to, île détenue par l'ennemi; durant la nuit, l'*Athabaskan* pointa sur eux ses canons de quatre pouces. Pendant ce temps, le *Belfast* s'était dirigé à toute allure vers le nord; il jeta l'ancre à sept milles environ au sud-ouest de l'île pour prêter au besoin l'appui de ses canons de six pouces.

Cependant, l'ennemi, sans doute très satisfait des résultats de son bombardement, décida d'en rester là; l'*Athabaskan*, sur l'ordre du *Belfast*, leva l'ancre à 4 h. 15 pour quitter le secteur avant le lever du jour. Il se trouvait à cinq milles au sud de Taewha lorsque le lieutenant Allan demanda par radio qu'il revienne pour évacuer les blessés et le recueillir lui et son groupe pour les transporter à Pengyong-do. Même s'il se faisait assez tard, le *Belfast* accorda sa permission et l'*Athabaskan* rebroussa chemin pour retourner à Taewha-do. Après un certain retard, on fit monter à bord le lieutenant Allan, son sergent et un interprète de l'Armée coréenne. Malheureusement, les blessés avaient été transportés à l'intérieur de l'île et il fut impossible de les embarquer à temps. Le jour brillait déjà lorsque l'*Athabaskan* fit route vers le sud à une vitesse de trentedeux noeuds pour aller conduire ses passagers au quartier général de «Leopard» à Pengyong-do.

Dans son message au *Belfast* après son départ de Taewha, le commandeur King demanda l'autorisation de tenter d'évacuer les blessés la nuit suivante; non seulement le commandant de l'élément opérationnel acquiesça-t-il à cette demande mais il promit d'envoyer le *Cayuga* pour assurer la couverture durant l'opération. À l'arrivée de l'*Athabaskan* à Pengyong-do, le commandeur King envoya donc son commandant en second et son navigateur conférer avec « Leopard » dans l'espoir d'obtenir de précieux renseignements pour la préparation des opérations futures. Après la conférence, un plan fut dressé; l'*Athabaskan* devait partir pour Taewha dans la soirée avec à son bord le lieutenant Allan et ses aides de même que des armes, des munitions et des provisions pour les guérilleros. À son arrivée, les blessés seraient embarqués et les provisions débarquées pendant que le groupe de « Leopard » descendrait à terre s'entretenir avec les guérilleros et reviendrait ensuite au navire pour retourner à Pengyong-do. Pendant ce temps, le *Cayuga* se détacherait de l'élément du porte-avions pour couvrir

l'*Athabaskan* et empêcher un débarquement surprise de l'ennemi sur le littoral nord.

Il y eut bien quelques accrocs mais les choses allèrent aussi bien qu'on pouvait l'espérer. L'*Athabaskan* arriva au large du Phare de Taewha à 21 h. 39 mais, à cause du mauvais temps, au sud, le *Cayuga* ne put occuper sa position de couverture que peu après minuit. À Taewha, il faisait beau; une brise légère soufflait. Pourtant, on mit du temps à convaincre le chef des guérilleros de l'île que la mer n'était pas trop agitée pour embarquer les blessés. Heureusement, le vent s'apaisa vers une heure du matin (8 novembre) et le commandeur King put persuader les guérilleros que la jonque pouvait s'approcher en toute sécurité du navire. L'embarquement commença finalement à 2 h. 20 et il fallut un peu plus d'une heure pour faire monter à bord les quarante-sept blessés et une infirmière sud-coréenne qui les accompagnait. Peu avant 4 h., l'*Athabaskan* et le *Cayuga* levèrent l'ancre pour se diriger vers Pengyong-do. L'opération de couverture du *Cayuga* s'était déroulée sans incident; son radar avait repéré deux jonques dans le secteur, dont une ennemie, croyait-on; le commandeur Plomer décida cependant de ne pas ouvrir le feu sur cette cible douteuse, de peur de compromettre l'évacuation. Après avoir escorté l'*Athabaskan* hors de la zone de danger, le *Cayuga* retourna auprès du porte-avions.

L'*Athabaskan* arriva à Pengyong-do à 8 h. 50 et, après avoir conféré avec le *Belfast*, continua sa route pour aller déposer les blessés à Inchon. Il revint à Pengyong-do peu après minuit le 9, mais les espoirs d'une nuit tranquille que le commandant de l'élément opérationnel avait entretenus pour lui furent brusquement anéantis par un bombardier de l'Aviation américaine qui s'écrasa en flammes sur les pentes méridionales de l'île immédiatement après l'arrivée du navire. On débarqua sur-le-champ le canot automobile de l'*Athabaskan* pour rechercher les survivants mais, heureusement, tous les membres de l'équipage sauf un avaient atterri dans l'île. Le médecin militaire de l'*Athabaskan*, le chirurgien-lieutenant C. A. West, MRC, fut débarqué pour soigner les survivants.

Le commandant de l'élément opérationnel 95.12 avait décidé que, chaque nuit, un navire au moins, et deux quand c'était possible, seraient affectés à la défense de Taewha; en l'absence de l'*Athabaskan*, le *Cayuga* fut encore une fois détaché de sa mission de couverture du porte-avions et se vit confier cette tâche pour la nuit du 8 au 9 novembre. Donc, après avoir passé trois heures seulement auprès du porte-avions, le *Cayuga* retourna vers le nord, conféra à Pengyong-do avec le *Belfast*, qui lui confia le soin de transporter un officier des renseignements de l'Armée britannique, un officier des communications de l'Armée coréenne et un interprète; il partit ensuite pour Taewha. À 21 h. 55, il jeta l'ancre au large de l'île et envoya une équipe à terre dans son canot automobile pour consulter les guérilleros. Le navire avait

été en contact avec l'île par radio mais, lorsque le canot se rapprocha de la côte, quelqu'un fit feu sur lui. Le canot riposta par une salve de mitrailleuse Bren mais le Cayuga lui ordonna de cesser de tirer. La difficulté fut bientôt surmontée après une semonce à la radio et le canot put continuer sa route sans être inquiété.

Les renseignements rapportés par le canot n'étaient pas encourageants. Taewha était désormais la seule île de la région qui demeurât entre des mains amies et la situation y était désespérée. La garnison se composait de quelque 750 guérilleros munis d'armes automatiques mais ne possédant que très peu de munitions et n'ayant de vivres que pour dix jours. L'ennemi faisait pression de toutes parts; ses troupes occupaient toutes les îles environnantes et étaient en voie de déloger les détachements de guérilleros qui n'avaient pas pris la fuite. Même les îlots de Pagun-do et de Sowha-do à un demimille à peine de la côte nord de Taewha, étaient, disait-on, aux mains de l'ennemi.

Plûtôt que de rester sur la défensive pour surveiller les péniches d'invasion, le commandant Plomer décida de faire savoir à l'ennemi que la marine de l'ONU était dans les parages. Se glissant aussi furtivement que possible jusqu'à moins de 1,200 mètres de Tan-do et de Ka-do, deux des îles les plus importantes du littoral nord, le Cayuga resta immobile pendant plusieurs heures pour donner à l'ennemi un faux sentiment de sécurité. Puis, à 3 h. 45, il fit feu de tous ses canons, arrosant de 268 obus de quatre pouces les concentrations de troupes que lui signalaient les guérilleros. La riposte ennemie se fit attendre mais, finalement, les projecteurs, de même que les canons de la D.C.A., assez loin au nord des cibles du navire, se mirent de la partie. Peu de temps après, l'ennemi se rendit compte qu'il n'avait pas affaire à des avions mais à un navire; on entendit bientôt le bruit sourd de projectiles au raz de l'eau à quelque trois milles à l'arrière du Cayuga. Heureusement, le tir de l'ennemi ne se rapprocha pas davantage et le navire put virer de bord et se retirer en toute sécurité, en route pour Pengyong-do, en continuant de tirer de son armement d'arrière. Après avoir communiqué son rapport au Belfast et avoir débarqué ses passagers, le Cayuga retourna sous le commandement de l'élément opérationnel 95.11 à 9 h. 52 le 9 novembre.

Peu avant l'arrivée du Cayuga à Pengyong-do, le commandant King de l'Athabaskan était monté à bord du Belfast pour y discuter des opérations futures. Au sein de l'élément opérationnel 95.12, tous étaient d'avis que, dans les circonstances, Taewha-do était indéfendable et qu'il fallait soit renforcer puissamment la garnison soit évacuer l'île. Mais, comme le commandement supérieur n'avait pas pris de décision au sujet de Taewha, le commandant devait se contenter de maintenir un ou deux navires à proximité de l'île pendant les heures

d'obscurité, dans l'espoir de repérer et de détruire toute force d'invasion ennemie avant qu'elle n'atteigne sa destination. Les chances de succès étaient faibles; l'eau peu profonde et le risque de heurter des mines empêchaient de surveiller de près le chenal étroit qui sépare Taewha de Sohwa; on ne pouvait même pas compter sur le très efficace appareil de radar HDWS Sperry des destroyers canadiens pour repérer les petites embarcations qui profitaient de la marée pour se glisser jusqu'à Taewha. De plus, il ne suffisait pas que le radar repère ces embarcations; une jonque ou un sampan de bois n'offre pas une très bonne cible et il faut une forte dose d'obus, fussent-ils des obus modernes à explosifs Brisants, pour la couler. Si un groupe de soldats chinois bien entraînés, bien armés et bien disciplinés parvenaient à prendre pied dans l'île, ils auraient vite raison des guérilleros, semblait-il.

Dans l'espoir de désorganiser les plans ennemis d'invasion, le commandant de l'élément opérationnel 95.12 décida d'envoyer l'Athabaskan vers le nord et d'y conduire son propre navire, le Belfast, pour bombarder les îles du voisinage de Taewha durant la nuit du 9 au 10 novembre. L'Athabaskan, qui devait encore surveiller le secteur de Chodo-Sok mais qui l'avait récemment négligé au moment de la crise de Taewha, avait déjà un programme surchargé pour la journée, puisqu'il devait conférer avec les agents de « Leopard » et de « Salamander » dans ces îles et préparer et communiquer les ordres touchant les opérations futures aux dragueurs de mines coréens dans le chenal septentrional « Cigarette ». Peu de temps après la tombée du jour, l'Athabaskan recueillit à Chodo un officier britannique des renseignements, le capitaine Adams-Acton, ainsi que son propre médecin militaire descendu pour soigner les guérilleros blessés; puis il se dirigea sur Taewha.

Tout se déroula suivant les plans. L'Athabaskan arriva au large de Taewha, s'entretint avec le chef des guérilleros et, à l'arrivée du Belfast, les deux navires se mirent en frais de couvrir Tan-do et Ka-do d'explosifs Brisants. Comme au cours du bombardement effectué par le Cayuga la nuit précédente, l'ennemi riposta par un excellent déploiement de D.C.A. et de projecteurs sur le continent et les îles les plus septentrionales, ce qui fit dire à l'équipage du Belfast: « On nous a pris pour une couple de B-29. » Avant le lever du jour, les deux navires prirent le chemin du retour vers Pengyong-do.

Peu après leur arrivée à l'île qui servait de quartier général, une autre conférence eut lieu. Un nouveau « Leopard » venait d'assumer le commandement à Pengyong-do et il avait décidé de tenter de tenir le coup à Taewha avec la force de guérilleros disponibles. À cette fin, il proposa de renvoyer dans l'île son agent, le lieutenant Allan, et son état-major, pour y organiser la défense; l'Athabaskan fut chargé de transporter l'équipe.

Ce transport devait s'opérer de nuit mais, durant la journée du 10 novembre, l'*Athabaskan* ne resta pas oisif. À 9 h. 45, il navigua dans le chenal « Cigarette », bombardant les objectifs qu'il repérait le long du littoral du continent. La veille, à Sok-to, le lieutenant Beaudette avait demandé l'aide de l'*Athabaskan* pour démolir une batterie, postée dans la péninsule de Wolsa-ri<sup>9</sup>, qui incommodait sa garnison. Guidé par le lieutenant, qui s'était installé sur une colline élevée de Sok-to, le navire se rapprocha à quelque trois milles de l'objectif et le satura d'obus de quatre pouces. Après le bombardement, l'*Athabaskan* alla retrouver les dragueurs de mines coréens qui avaient établi leur base à Chodo pour leur faire part de leurs missions du lendemain.

Vers la fin de l'après-midi, l'*Athabaskan* retourna à Pengyong-do pour y embarquer des passagers et des provisions pour Taewha. Le lieutenant Allan et son groupe du « Leopard » montèrent à bord, accompagnés du « Leopard » en personne qui désirait constater *de visu* l'état de l'île. Lorsque le navire s'approcha de Taewha ce soir-là, un guérillero impatient, plus brave encore que celui qui, deux nuits auparavant, s'était attaqué au canot automobile, tira du fusil sur le destroyer. Cette initiative de l'un de ses hommes n'eut pas l'heur de plaire au chef « Leopard » et son interprète personnel abreuva d'injures les malheureux opérateurs de T.S.F. de l'île, dans une langue qui sonnait tellement bien aux oreilles des officiers du navire qu'ils regrettèrent de ne pas comprendre le coréen.

Peu après que le fusil se fut tu, le chef des guérilleros et un agent « spécial » civil s'approchèrent du navire dans une jonque à moteur. Après une conférence à bord sur les objectifs de bombardement de l'*Athabaskan* pour la nuit, ces hommes repartirent, ramenant avec eux les «Leopards » et les armes et provisions que le navire avait apportées. Durant la nuit, avant de retourner à Pengyong-do, l'*Athabaskan* exécuta sa tâche désormais familière de bombardement contre Tan-do et Ka-do.

On avait décidé de libérer l'*Athabaskan*, pour une nuit, de sa mission habituelle de patrouille à Taewha; à l'arrivée du navire à l'île qui servait de quartier général, le commandant et le navigateur montèrent donc à bord du vaisseau de relève, la frégate britannique *Whitesand Bay*, pour le renseigner sur la situation. On passa la plus grande partie de l'après-midi à refaire le plein auprès du *Belfast* et le reste de la journée à l'exécution de nombreuses affaires courantes rattachées à la patrouille de Chodo-Sok. Le navire resta paisiblement à l'ancre au large de Chodo pendant la nuit du 11 au 12 novembre; c'était un répit très apprécié.

L'*Athabaskan* avait reçu instruction de remettre le commandement de la patrouille de Chodo-Sok au *Whitesand Bay*, lorsque la frégate reviendrait de Taewha; c'est ce qu'il fit le matin du 12. Le « Leopard »,

revenu à bord du *Whitesand Bay* de sa tournée d'inspection, embarqua sur l'*Athabaskan* pour le voyage de retour à Pengyong-do.

Après que la frégate eut assumé la tâche de patrouiller le secteur de Chodo, l'équipage de l'*Athabaskan* put se détendre un peu pendant les deux jours qui suivirent. Il lui fallait encore, cependant, patrouiller de nuit le secteur de Taewha et il passa les nuits du 12 au 13 et du 13 au 14 novembre dans le golfe du Yalou. Le bombardement de Tan-do et de Ka-do, devenu une opération régulière pour l'*Athabaskan*, fut exécuté durant chacune de ces deux nuits; le navire fut heureux d'apprendre des guérilleros de Taewha que des agents spéciaux, qui avaient réussi à pénétrer à Ka-do, déclaraient que les bombardements répétés avaient forcé l'ennemi à se diviser par petits groupes qui s'étaient dispersés ici et là un peu partout dans l'île.

Le matin du 14 novembre, sa patrouille de Taewha terminée, l'*Athabaskan* passa à l'élément opérationnel 95.11. Il resta avec le groupe du porte-avions pendant huit jours, qui se passèrent sans incident, avant de repartir pour Sasebo le 23 pour s'y ravitailler.

Pendant une partie de la période durant laquelle l'*Athabaskan* fut détaché de l'élément opérationnel 95.12, le *Cayuga* représenta la Marine royale du Canada au sein de la patrouille de blocus. Il rallia le groupe le matin du 19 novembre alors qu'il établit le contact, au large d'Inchon, avec le *Ceylon* qui avait remplacé le *Belfast* au commandement de l'élément opérationnel. Avant de repartir pour le nord vers son secteur de patrouille, le *Cayuga* refit son plein auprès du *Wave Chief*, opération qui faillit dégénérer en tragédie lorsqu'Alice, la chienne du navire, dont les états de service remontaient à juillet 1950, époque où elle avait été recueillie à Guam, tomba pardessus bord entre le pétrolier et le destroyer. Coincée entre les deux, Alice aurait pu être broyée, ou même se noyer, mais elle s'y connaissait, étant déjà tombée à deux reprises à la mer; elle fut rapidement repêchée. Quelqu'un fit remarquer que le cri «La chienne à la mer» avait provoqué une réaction encore plus immédiate que le commandement «Postes de combat».

Pendant les quelques premiers jours qu'il passa auprès de l'élément opérationnel 95.12, le *Cayuga* fut chargé de la patrouille nocturne de Taewha. La première nuit, celle du 19 au 20 novembre, se passa sans incident; le *Cayuga* occupa son temps au transport de divers passagers entre le navire et l'île et à des entretiens avec les autorités locales. Pour la deuxième nuit, cependant, celle du 20 au 21 novembre, on avait prévu un bombardement spécial. Urîdo, îlot situé à sept milles environ au nord-est de Taewha et qui servait d'abri, disait-on, à des troupes et à des jonques ennemies, avait été choisi comme objectif. Les agents de « Leopard » à Taewha, le lieutenant Allan

et son nouvel adjoint, le lieutenant Kessering de l'Armée américaine, partirent à bord de leur vieille jonque à moteur souffleteuse, vaisseau amiral de ce qu'on était convenu d'appeler là-bas la « Marine royale taewhadienne », et se glissèrent jusqu'à proximité du rivage d'Uri-do pour diriger le tir du *Cayuga*. L'appareil de transmission du « Leopard » ne fonctionnait pas bien cette nuit-là; après que le *Cayuga* eut tiré six obus sur une supposée concentration de jonques, les communications furent rompues complètement et il fallut renoncer au bombardement.

Le lendemain, pendant que le *Cayuga* se trouvait le long d'un catamaran à Pengyong-do, deux rivets cédèrent près de la ligne de flottaison, ouvrant une fuite dans un réservoir à essence. Malheureusement, un des rivets ne s'était pas détaché complètement et il fut impossible de boucher hermétiquement la fissure. Par la suite, pendant le reste de la patrouille, le *Cayuga* laissa dans son sillage une traînée très visible de pétrole.

Durant l'après-midi, pendant qu'il faisait route vers Taewha, le *Cayuga* se heurta à du mauvais temps dans le voisinage de Chodo. Cet incident offre un excellent exemple des conditions atmosphériques auxquelles les navires peuvent s'attendre dans la mer Jaune. Le navire filait à vive allure par un temps serein, sous une brise légère. Soudain, il se trouva dans un « courant d'air froid »; en trois minutes la température baissa de quatorze degrés et le vent prit les proportions d'une tempête, devenant de plus en plus impétueux jusqu'à ce qu'il fût évident qu'il serait très dangereux de tenter de naviguer dans les eaux resserrées du voisinage de Taewha par si gros temps. Heureusement, lorsqu'une tempête rend dangereuses pour un navire comme le *Cayuga* les eaux qui entourent Taewha, elle les rend absolument infranchissables pour une flotte de jonques ennemies; le destroyer ne se fit donc pas scrupule d'annuler la patrouille de la nuit. C'était une décision judicieuse car, à minuit, le vent avait atteint une telle impétuosité que le navire dut s'immobiliser.

Le *Cayuga* passa les deux jours suivants dans le calme au large de Chodo. Durant la nuit du 23 au 24 novembre, il exécuta une fois de plus une patrouille au nord du 39° parallèle; cette fois, il n'avait plus à surveiller Taewha mais il servait de poste de radio-repérage contre toute attaque surprise qui pût menacer le porte-avions, au sud. Comme d'habitude, rien ne survint au cours de cette patrouille « Bugatti », comme on l'appelait; le matin, le *Cayuga* retourna à Chodo.

À son arrivée en vue de Chodo, il trouva les frégates néo-zélandaises *Hawea* et *Taupo* à l'ancre près de l'extrémité nord de l'île. Il s'approcha et apprit d'elles que le « Donkey » de Sok-to, le lieutenant Beaudette, préparait un débarquement de guérilleros sur le continent et qu'il apprécierait une aide navale. Le navire appareilla

donc pour Sok-to et offrit ses services. On ne tarda pas à prendre les dispositions nécessaires; un réseau de transmission par relais fut mis sur pied pour que les guérilleros puissent communiquer de la rive leurs demandes de tir de soutien à la garnison de Sok-to qui pourrait ensuite transmettre ces appels au *Cayuga* par radio-téléphone. L'objectif du raid était une batterie de 76 mm récemment installée dans la péninsule de Wolsari; en lui laissant le champ libre, on risquait qu'elle domine la route « Cigarette » et qu'elle nuise gravement aux opérations navales dans le secteur.

Les guérilleros débarquèrent sans rencontrer de résistance et pénétrèrent rapidement à l'intérieur de l'île. Le premier appel survint à 14 h. 10 au moment où les envahisseurs s'approchaient des postes avancés de l'ennemi. Les canons du destroyer contribuèrent à démolir cette position défensive et les guérilleros continuèrent leur route. En tout, le *Cayuga* répondit à sept appels de feu de soutien avant 16 h. 30, heure où il quitta le secteur pour préparer sa mission de nuit à Taewha. À ce moment-là, les guérilleros avaient pénétré à quatre milles à l'intérieur de l'île, presque jusqu'à la batterie. Mais la résistance s'affermissait. L'*Hawea* remplaça le *Cayuga* et répondit aux appels de feu de soutien mais, comme la frégate n'avait qu'un canon de quatre pouces, le commandeur Plomer jugea plus prudent que les guérilleros se retirent avant que la résistance se fasse trop vive. On apprit plus tard que le lieutenant Beaudette avait suivi ce conseil et que les guérilleros s'étaient retirés en bon ordre mais sans avoir atteint leur objectif.

En quittant Sok-to, le *Cayuga* prit sous son commandement le destroyer d'escorte américain *Edmonds*, récemment arrivé dans le secteur; une violente tempête de neige sévissait lorsque les deux navires partirent pour Taewha. Là encore, une opération de guérilla était envisagée, sous forme d'une attaque de harcèlement contre l'ennemi à Ka-do; les deux destroyers se chargèrent d'appuyer de leurs canons les assaillants. De la petite île de Hoe-do, les deux agents de « Donkey » à Taewha assumaient le contrôle de l'opération. En réalité, on ne fit guère appel aux services du *Cayuga* et de l'*Edmonds*; le plus difficile pour eux fut de manoeuvrer à travers un ensablement pour se mettre en position de tir. On ne réclama leur appui qu'au moment du débarquement des guérilleros alors qu'il fallait se servir d'obus éclairants et, une autre fois, alors que les deux navires exécutèrent un barrage de couverture de 70 salves pendant que les assaillants se retiraient. L'*Edmonds* quitta les lieux à 4 h. pour filer vers le sud mais le *Cayuga* resta jusqu'à ce que les guérilleros aient pu repartir en sécurité pour Taewha. Le « Donkey » déclara que l'opération avait réussi et qu'on avait pris un prisonnier. Comme le jour était sur le point de se lever, le *Cayuga* n'eut pas le temps d'embarquer le

prisonnier pour le mener au quartier général de «Leopard» à Pengyong-do.

Le *Cayuga* rejoignit l'*Edmonds* ce matin-là au large de Chodo; après avoir passé une heure à le renseigner sur la situation locale (l'*Edmonds* devait le relever), il continua sa route en direction du sud vers Pengyongdo. Puis il se présenta au commandant de l'élément opérationnel 95.12 à bord du *Ceylon* et fit route ensuite vers Sasebo où il arriva tard dans la soirée du 26 novembre.

Pendant que ses deux collègues harcelaient l'ennemi sur le littoral occidental, le *Sioux* n'était pas resté oisif ce mois-là. Avant d'être affecté à la protection du porte-avions, il n'avait été rattaché à l'élément opérationnel 95.12 que durant trois jours, qui se déroulèrent sans incident, au début du mois. Les deux dernières semaines de novembre, cependant, devaient être passablement plus intéressantes pour lui. Le 18 novembre, il partait de Sasebo avec le groupe opérationnel spécial 95.8 pour participer à un bombardement combiné des forces de l'aviation et de l'artillerie contre le port de Hungnam sur le littoral oriental. Le contingent se composait du navire britannique *Belfast* (arborant le pavillon du groupe 95.1, contre-amiral A. K. Scott-Moncrieff), du porte-avions australien *Sydney*, des destroyers *Constance*, du Royaume-Uni, *Van Galen*, des Pays-Bas, et *Sioux*, du Canada, que rejoignirent plus tard le navire australien *Tobruk* et deux LSMR de la Marine américaine. Lorsqu'il arriva près du lieu de l'opération, l'élément se divisa en deux groupes: un élément de porte-avions et un élément de tir d'artillerie. Pendant deux jours, les 20 et 21 novembre, ce dernier groupe satura Hungnam de bombes, d'obus et de fusées. Le *Sioux* eut pour mission de couvrir en mer le porte-avions *Sydney*; en conséquence, sa tâche fut beaucoup moins exaltante que celle des destroyers attachés à l'élément de tir d'artillerie.

Le *Sioux* avait récemment été affecté à de nombreuses missions de couverture de porte-avions; tout le monde à bord était heureux lorsque, après que le groupe d'attaque contre Hungnam se fut dispersé le soir du 21, le navire fut placé sous les ordres du commandant du groupe opérationnel 95.2 pour service sur le littoral oriental. Le *Sioux* fit partie du groupe 95.2 jusqu'au 28 novembre et servit avec les deux éléments de patrouille de Wonsan-Hungnam et de Songjin-Chongjin. Il consacra une partie de son temps à la patrouille dite du « gobe-mouches » dont le but était d'empêcher les Coréens du Nord de faire la pêche (tout en posant furtivement des mines) dans la zone du blocus; la plupart du temps, cependant, il s'occupait à désorganiser les communications de l'ennemi. Pendant sa semaine de patrouille à cet endroit, il tira près de 400 obus de 4.7 po. contre toute une gamme d'objectifs, principalement des routes et des

lignes de chemin de fer, le long du littoral nord-est. En dépit de toute cette activité d'artillerie, il ne se produisait pas grand-chose d'intéressant au cours de la patrouille; de fait, de l'avis du commandant, ce fut « en somme ... une patrouille régulière assez terne<sup>10</sup> ». Le *Sioux* fut relevé le 28 et était de retour à Duré le 30 novembre.

Lorsque le *Cayuga* quitta l'élément opérationnel 95.12 le 25 novembre, l'*Athabaskan* partait de Sasebo pour aller le relever. L'*Athabaskan* se rapporta au *Ceylon* à Pengyong-do dans la matinée du 27 novembre et fut chargé de remplacer le destroyer néo-zélandais *Hawea* dans le secteur de Chodo-Sok. L'*Edmonds*, qui avait servi avec l'*Hawea*, devait rester sur place sous les ordres de l'*Athabaskan*. Après avoir reçu les notes de transfert, les cartes de dragage de mines et d'autres documents analogues, et après avoir conféré avec le commandant de l'*Hawea* et avec le commandant de l'élément opérationnel à bord du *Ceylon*, l'*Athabaskan* partit pour Chodo.

Comme les nouvelles du service de renseignements indiquaient que l'ennemi se préparait à attaquer prochainement les îles, le commandant King eut l'idée de disposer ses navires de façon à couvrir les routes d'invasion possibles; il plaça donc l'*Edmonds* à l'extrémité sud-est de Chodo et l'*Athabaskan* au nord-est de Sok-to. Pendant qu'il se dirigeait vers le nord pour occuper sa position, l'*Athabaskan* constata, en quittant l'abri de Chodo, qu'un vent violent soufflait du nord-ouest, agitant la mer au point de rendre impossible toute tentative d'invasion de la part de l'ennemi. Il rebroussa donc chemin pour se placer de nouveau sous le vent de Chodo et il jeta l'ancre. On découvrit alors qu'un des membres de la compagnie du navire, le matelot breveté Robin J. Skavberg, manquait à l'appel. On l'avait vu sur le pont supérieur une heure à peine auparavant, et il semblait probable qu'il fût tombé à la mer durant la courte poussée de l'*Athabaskan* vers le nord. Il était tout à fait improbable qu'il ait pu survivre dans une mer turbulente sillonnée de courants perfides engendrés par une marée qui se retirait rapidement; néanmoins, le navire jeta l'ancre et fit des recherches dans le chenal en se servant de ses phares et de son grand projecteur de signalisation, sans tenir le moindre compte des batteries côtières ennemies d'Amgak. Mais la partie était perdue d'avance; le navire dut abandonner les recherches et retourner à son poste d'ancrage. On ne revit jamais le marin.

Le lendemain, 28, l'*Athabaskan* et l'*Edmonds* bombardèrent deux objectifs à la demande du lieutenant Beaudette de Sok-to. Avec l'aide d'un observateur posté sur l'île d'Ung, l'*Athabaskan* tira 64 obus de 4 po. sur un poste d'observation et sur la position d'une troupe dans la péninsule de Wolsari, pendant que l'*Edmonds* abreuvait un emplacement de canons, dans le même secteur, de 48 obus de ses pièces de 5 po. Le reste de la

journee se passa aux préparatifs de remplacement de l'*Athabaskan* par l'*Edmonds*, prévu pour le matin. Cette nuit-là, le vent soufflait encore très fort du nord-ouest et les deux navires restèrent à l'ancre sous le vent de Chodo.

L'*Athabaskan* quitta Chodo de bonne heure le matin du 29 novembre pour se joindre à l'élément de porteavions auquel il resta attaché pendant deux jours. Le soir du 30 novembre, il avait quitté Inchon où il venait de faire le plein et il se dirigeait vers la zone de patrouille « Bugatti » près du 39<sup>e</sup> parallèle pour y servir de poste de radio-repérage pour le porte-avions, lorsqu'il intercepta un message « éclair » du *Cockade* au commandant de l'élément opérationnel 95.12 annonçant l'invasion de Taewha. Devançant les ordres qu'il s'attendait de recevoir, le commandant King porta sa vitesse à trente noeuds et se dirigea directement sur Taewha.

Le *Cockade* était affecté à la patrouille régulière de Taewha au moment de l'invasion. Malheureusement, il ne possédait pas d'appareil de radar du type *HDWS Sperry* dont étaient munis les destroyers canadiens et il ne put repérer la force d'invasion avant que la première vague de jonques et d'embarcations de caoutchouc n'ait atteint les plages. Le *Cockade* ouvrit le feu, coula une première jonque, et probablement une deuxième et en endommagea plusieurs; les batteries ennemies de *Ka-do*, cependant, avaient ajusté leur tir et encadrèrent à maintes reprises le destroyer, le touchant une fois. L'obus tua un marin mais ne fit que peu de dégâts au navire. Le *Cockade*, toutefois, ne pouvait pas prendre le risque de s'empêtrer dans les ensablements au large de Taewha où, le matin, il offrirait une cible idéale pour les batteries côtières et pour les bombes et les obus des avions chinois postés à quelques milles seulement. Quoi qu'il en soit, il était désormais trop tard pour intervenir efficacement; l'ennemi avait pénétré dans l'île et, apparemment, il avait eu rapidement raison des défenseurs car, dès le début de l'action, la radio de la garnison de Taewha s'était tue. En conséquence, il se retira vers le sud pour attendre des renforts.

À 4 h. 25, le matin du 1<sup>er</sup> décembre, l'*Athabaskan* aperçut le *Cockade*; sur l'ordre du *Ceylon*, les deux navires restèrent en deçà du 39<sup>e</sup> parallèle pour attendre l'arrivée d'une couverture aérienne que devaient leur fournir des avions à réaction de la 4<sup>e</sup> Force aérienne des É.-U. À 6 h. 50, le *Ceylon* arriva, couvert par les appareils du porte-avions *Sydney* et, quelques instants plus tard, l'avion à réaction de la PAC\* était lui aussi sur les lieux. L'*Athabaskan* partit en direction de Taewha; l'ordre du *Ceylon* était ainsi conçu: « Filez rapidement vers le nord. Ne perdez pas de temps mais, si vous pouvez recueillir des évacués utiles, faites-le<sup>11</sup>. » L'avion

\*Patrouille aérienne de combat.

à réaction de la Patrouille aérienne de combat survola le navire pendant toute la durée de l'opération afin de le protéger contre les attaques aériennes ennemies. Le *Ceylon*, trop gros pour s'aventurer dans les bas-fonds au large de Taewha, et le *Cockade*, dont la vitesse maximum était réduite à dix-sept noeuds par une défektivité mécanique, restèrent en deçà du 39<sup>e</sup> parallèle pour prêter leur concours en cas d'urgence.

En route vers Taewha, l'*Athabaskan* vit plusieurs jonques qui filaient vers le sud pour s'y mettre à couvert. Il en intercepta quelques-unes pour interroger les occupants mais, comme le navire n'avait pas d'interprète à bord, il fut impossible de savoir d'eux,—c'était tous des guérilleros, et des membres de leurs familles,—ce qui était arrivé au personnel de l'ONU dans l'île<sup>12</sup>. À six milles environ de Taewha, le navire aperçut,—c'était de toute évidence les restes de la « Marine royale taewhadienne»,—la vieille jonque à moteur souffleteuse qui avait rendu de précieux services autour des îles occidentales; elle flottait proue en l'air, au milieu d'une masse de débris. On ne trouva aucune trace de survivants; les quelques havresacs repêchés étaient du type le plus répandu chez les guérilleros de la Corée du Sud.

Quatre petites îles se trouvent à l'est de Taewha; l'*Athabaskan* s'y rendit et jeta l'ancre sous le vent de la plus orientale d'entre elles. Du navire, Taewha présentait le spectacle de la confusion et du désastre; des incendies y brillaient partout; des explosions étouffées et le crépitement des armes portatives offraient la preuve tragique que les derniers survivants atterrés de la garnison prise au piège n'avaient pas encore été exterminés; de petites bandes de soldats erraient ici et là, fouillant apparemment l'île pour y retrouver les fugitifs. Une de ces bandes errantes eut la témérité de mitrailler l'*Athabaskan*; elle reçut en échange quatre salves d'explosifs brisants. Une jonque à moteur ayant été aperçue au nord de Taewha, on braqua sur elle les canons de 4 po. et les *Bofor*, atteinte à plusieurs reprises, elle prit feu.

Au moment où il s'approchait de l'île, l'*Athabaskan* avait vu deux personnes sur les îlots situés à l'est de Taewha, l'une à Taejongjok et l'autre à Sojongjok; toutes deux faisaient des signes désespérés au navire comme pour demander son aide. Le réfugié de l'île Sojongjok avait près de lui sur la grève une petite embarcation; le commandant King, pour lui permettre d'aborder le navire plus rapidement, décida de se rapprocher de l'îlot. On se proposait d'envoyer le canot automobile recueillir l'autre fugitif. Cependant, pendant que l'*Athabaskan* manoeuvrait, des obus d'une batterie ennemie dont l'emplacement ne pouvait être repéré tombèrent à l'arrière du navire. Au début, le tir était très imprécis, les obus s'écrasant à quelque 700 ou 1,000 yards de la cible;



**Incendies allumés à la suite du bombardement par l'*Athabaskan* d'une île de la côte ouest détenue par l'ennemi.**

toutefois, immédiatement après l'embarquement du réfugié coréen, un canonnière communiste trouva la cible et le navire fut encadré. Dans ces circonstances, on jugeait imprudent de tenter d'envoyer le canot automobile à Taesongjok pour y recueillir le réfugié; de fait, il était temps « d'exécuter la manoeuvre navale classique qui consiste à déguerpir ».

L'*Athabaskan* retourna à Pengyong-do durant l'après-midi, conféra avec le commandant de l'élément opérationnel à bord du *Ceylon* et reçut de lui l'autorisation de retourner cette nuit-là à Taewha pour y rechercher les survivants. Après avoir fait le plein d'essence auprès du *Ceylon*, le destroyer reprit donc encore une fois sa marche vers le nord.

On ne possédait pas le moindre renseignement sur la situation qui régnait à Taewha; il fut donc jugé dangereux de trop approcher le navire du rivage. On projeta plutôt d'envoyer un canot automobile et une équipe bien armée pour reconnaître les petites îles dans l'espoir d'y retrouver des survivants qui avaient réussi à s'échapper de l'île principale. Peu après minuit le 2 décembre, l'*Athabaskan* jeta l'ancre à un mille au sud-est de l'île de Sojongjok. Tout avait été préparé durant le voyage vers le nord et le canot, ayant à son bord une équipe de six hommes armés sous la direction du lieutenant-commander C. A. Hammer, MRC (R), fut rapidement mis à la mer.

Les efforts de l'*Athabaskan* n'eurent pas le succès qu'ils méritaient. Pendant deux heures, le canot parcourut le rivage, ses occupants criant à pleins poumons, à intervalles réguliers, pour attirer l'attention. Mais aucune réponse ne vint, pas même le crépitements des mitrailleuses; comme l'*Athabaskan* avait d'autres devoirs à remplir, il fut rappelé à 2 h. Peu de temps après, il levait l'ancre pour aller se joindre à l'élément du porte-avions.

La chute de Taewha, qui n'avait de quoi surprendre personne, causa tout un émoi à Tokyo et à Sasebo. Les

îles détenues par l'ONU au nord du 38<sup>e</sup> parallèle étaient à ce moment-là un des articles importants au programme de Panmunjom et, chaque fois qu'une nouvelle île passait aux mains des communistes, la situation des représentants de l'ONU s'affaiblissait à la table de conférence. En conséquence, le haut commandement finit par avoir « l'obsession des îles » et donna ordre de prendre toutes les précautions pour éviter la répétition de l'affaire de Taewha\*.

Cependant, l'élément opérationnel 95.12 était à peu près impuissant à empêcher de nouveaux succès ennemis. La désorganisation d'un débarquement amphibie de grande envergure est beaucoup plus facile que l'interception et la destruction d'une force assaillante légère, composée de petites embarcations de bois que le feu des canons est pour ainsi dire incapable de démolir et qui n'a qu'un mille environ à parcourir. Il aurait fallu dix fois plus de navires à l'élément opérationnel 95.12 pour établir un cordon infranchissable autour des îles menacées. La solution évidente consistait à placer des garnisons assez fortes dans les îles<sup>13</sup>; en effet, s'il était possible d'empêcher pendant quelques heures une force ennemie de débarquer, jusqu'à l'arrivée de navires et d'avions de la marine, son extermination serait ensuite une tâche relativement facile. Évidemment, il faudrait quelque temps pour y arriver et il importait d'agir rapidement car de nombreux signes indiquaient que les îles de Chodo et de Sok étaient les suivantes sur la liste des communistes.

Pour le moment, le commandant de l'élément opérationnel 95.12 ne pouvait tout au plus que réunir ses navires pour les acheminer vers la région menacée. Une des leçons qu'on pouvait tirer de la perte de Taewha c'est qu'un navire affecté à des patrouilles anti-invasion doit être muni des installations les plus perfectionnées de radar pour repérer les petites embarcations dont les communistes se servent pour ces opérations†. De tous les destroyers et frégates qui se trouvaient sur le littoral occidental, seuls les navires canadiens étaient équipés d'appareils *Sperry HDWS* qui, maintes et maintes fois, avaient prouvé leur supériorité. Le commandant de l'élément opérationnel 95.12 décida donc qu'à moins d'impossibilité absolue un destroyer canadien au moins devait être en service dans le secteur de Chodo-Sok. Le

\*Au début de décembre 1951, en conformité d'ordres venus directement du quartier général de Tokyo, on inscrivit la défense des îles du littoral occidental en tête de la liste des priorités, cette défense devant passer avant toutes les autres missions, y compris le blocus; les navires affectés à la défense des îles étaient les premiers à pouvoir réclamer les services des avions de l'élément opérationnel 95.11.

†Tous les destroyers canadiens regrettèrent de n'avoir pas été en service au large de Taewha la nuit de l'invasion. Il est peu probable qu'ils aient pu influencer sur l'issue finale mais, grâce à leurs appareils plus efficaces de radio-repérage, on peut supposer qu'ils auraient infligé des pertes plus lourdes aux forces de débarquement.

*Cayuga* avait rallié le groupe de couverture du *Rendova* le soir du 30 novembre pendant que se déroulait l'invasion de Taewha. Le lendemain, le commandant de l'élément opérationnel 95.12 conclut, avec le commandant de 95.11, une « entente » d'après laquelle le porte-avions devait obtenir les services du destroyer d'escorte *Edmonds* et, en retour, libérer le *Cayuga* pour la patrouille côtière.

Le *Cayuga*, à qui ce changement d'affectation ne déplaisait pas du tout, quitta le porte-avions le soir du 1<sup>er</sup> décembre et fila à toute vapeur sur Chodo. Il passa la nuit à l'ancre au large de l'île, sans être incommodé par l'ennemi. Tôt le lendemain matin, une embarcation à moteur diesel, conduite par des troupes coréennes, arriva de Chodo pour demander que le *Cayuga* aide à l'évacuation des guérilleros de la région de Moa'kin au nord de la pointe de Choppeki. Prenant à bord deux des occupants de l'embarcation, le *Cayuga* partit à la rescousse des guérilleros mais, lorsqu'il arriva dans la région désignée, il se trouva dans la situation du missionnaire qui aborde dans une île de cannibales: personne ne demandait à être sauvé. Il y avait des guérilleros dans l'île, c'est sûr, mais ils n'avaient pas la moindre envie de partir. Leurs jonques avaient été ramenées sur la grève et deux PC\* coréennes étaient là pour prêter main-forte au besoin. Le *Cayuga* retourna donc à Chodo.

Le *Cayuga* demeura dans le secteur de Chodo-Sok jusqu'au 6 décembre et joua un rôle actif et important dans l'organisation de la défense navale des îles. Chodo et Sok étant les plus exposées parmi les îles les plus importantes, ce sont elles, naturellement, qui reçurent le plus d'attention. Trois et parfois quatre frégates et destroyers formaient le noyau des défenses navales qui comprenaient, quand c'était possible, au moins un destroyer canadien. Les navires étaient placés de façon que leurs appareils de radar et leurs canons couvrent les routes d'invasion les plus probables. Plusieurs péniches de patrouille et plusieurs dragueurs de mines, de la Marine coréenne, épaulaient cet effectif. Habituellement postés entre les îles et le continent, ils pouvaient signaler sans retard la venue d'une flotte d'invasion si, pour une raison ou pour une autre, le radar des gros navires ne pouvaient la repérer; ils rendaient aussi de précieux services pour la conduite d'opérations dans des eaux trop superficielles pour une frégate ou un destroyer. Souvent une péniche de la Marine coréenne était affectée à un navire particulier de l'ONU; règle générale, ce navire y embarquait une équipe pour aider les Coréens. Les forces du secteur de Chodo-Sok furent ensuite renforcées par une flotte de quatre péniches de

---

\*PC est le sigle par lequel la Marine américaine désigne ses chasseurs de sous-marins de 170 pieds.

débarquement<sup>14</sup> logées sur le destroyer de transport *Horace A. Bass* de la Marine américaine. Plus tard on y ajouta deux LSMR\* pour augmenter la puissance de tir de la force.

Les avions navals de l'élément opérationnel 95.11 jouèrent aussi un rôle important dans la défense des îles. Ils assurèrent la couverture aérienne durant le jour, menèrent des attaques contre des objectifs importants du continent pour désorganiser les préparatifs d'invasion de l'ennemi, effectuèrent des vols de reconnaissance tôt le matin et tard le soir pour repérer les concentrations de jonques ennemies, et agirent comme observateurs pour les bombardements navals. Les lourds bombardiers de la 4<sup>e</sup> Force aérienne des États-Unis firent leur part en menant de violentes attaques contre les zones d'invasion.

On prit également des dispositions pour renforcer les défenses terrestres des îles menacées. Des mortiers et des mitrailleuses, et plus tard des *Bofor* et des *Oerlikon*, furent installés pour couvrir les plages de débarquement. Après que la marine eut transporté assez d'armes et de munitions, le principal problème, sur le plan de l'organisation de la défense, fut celui des effectifs; il n'y avait pas assez de soldats réguliers coréens dans les îles, et les guérilleros, non encore rompus à la discipline et ne connaissant que les tactiques offensives d'attaques et de retraites précipités, n'étaient pas les troupes idéales pour une garnison. Ce problème des effectifs fut plus tard partiellement résolu par l'arrivée d'un plus grand nombre de réguliers coréens, mais il n'y en eut jamais assez. On mit sur pied une nouvelle organisation ayant son quartier général dans l'île de Pengyong et disposant de détachements relativement nombreux dans toutes les îles principales<sup>15</sup>. L'ancien réseau « Leopard » de raid et de renseignement continua d'exister parallèlement à la nouvelle force de défense des îles mais lui fut subordonné, ce qui simplifia quelque peu le problème de la coordination de l'activité des forces navales, des guérilleros et des troupes de garnison de l'Armée coréenne. Les petites organisations de renseignements, dont certaines possédaient leur propre « armée » privée, gardèrent cependant leur autonomie et refusèrent obstinément toute offre de collaboration qui aurait pu les obliger à révéler leurs plans à une organisation «étrangère». De même, les exemples sont rares d'une collaboration étroite réelle, dans les îles du littoral occidental, entre, d'une part, la marine, les fusiliers marins et les groupes d'armées et, d'autre part, les groupes de l'aviation américaine.

L'élément opérationnel 95.12 remania également son organisation pour être en mesure de résister plus efficacement à la menace communiste contre les îles. Le

---

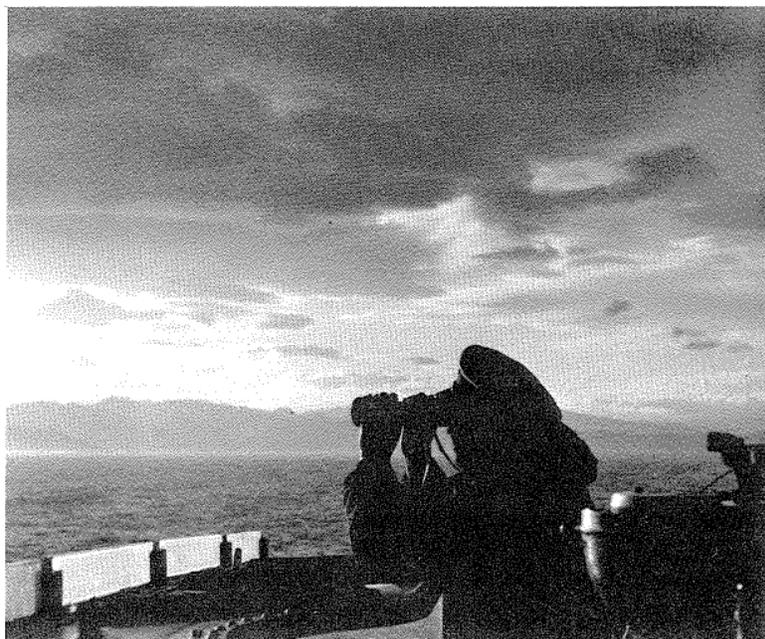
\***Landing Ship, Medium, Rocket** (Navire de débarquement moyen armé de fusées).

contingent de Chodo-Sok, dont nous avons parlé ci-dessus, était de beaucoup le plus puissant; on le désigna plus tard sous le nom d'élément opérationnel 95.12.1. Son commandant était habituellement le commandant d'un des destroyers de la Marine royale ou de l'une des frégates de la classe « Bay ». Des unités opérationnelles furent constituées par la suite pour défendre les autres îles principales: 95.12.2 pour l'île de Pengyong; 95.12.3 pour les îles du fleuve Han; et 95.12.4 pour l'île de Yonpyong. Au cours des mois qui suivirent, les navires de CANDESFE devaient servir avec la plupart de ces unités.

Le *Cayuga* fut le premier navire canadien à servir dans le secteur de Chodo sous le régime nouveau; après son arrivée le 1<sup>er</sup> décembre, il consacra une semaine d'activité fébrile à toute une gamme de tâches reliées à l'organisation du nouveau système de défense. Heureusement, l'ennemi ne fit aucun effort pour désorganiser ces préparatifs et tout fut bientôt prêt pour faire la vie dure à une force éventuelle d'invasion. Lorsque le *Cayuga* quitta Chodo le 7 décembre pour rallier le porte-avions, l'ennemi n'avait pas encore bougé; mêmes les batteries naguère audacieuses d'Amgak semblaient intimidées par le déploiement de puissance navale et aérienne de l'ONU et gardaient discrètement le silence.

Lorsque le *Cayuga* quitta l'élément opérationnel 95.12, il fut remplacé au sein de la force de défense de Chodo, par l'*Athabaskan*. Ce dernier constata que les conditions avaient beaucoup changé depuis sa dernière patrouille; en effet, lorsqu'il arriva au large de Chodo le matin du 7 décembre, les navires *Mounts Bay*, *Whitesand Bay* et *Constance* de la Marine royale, de même que le destroyer d'escorte *Edmonds* de la Marine américaine et de nombreuses péniches de la Marine coréenne étaient déjà sur les lieux. Le soir du 8, la «Swanny Force» vint se joindre à ce formidable contingent.

L'*Athabaskan*, cependant, devait également constater que les conditions y étaient plus calmes qu'elles ne l'avaient été durant sa dernière patrouille à Chodo. La nuit, il restait à l'ancre à l'endroit désigné pour surveiller, de son radar, les péniches ennemies de débarquement, lançant à l'occasion un obus éclairant pour illuminer les principales routes d'invasion et tirant par-ci par-là une salve de ses canons de 4 po. pour harceler les continentaux. Pendant le jour, il avait parfois peu à faire; les navires étaient si nombreux que, souvent, il n'y avait pas assez d'objectifs importants pour les tenir tous occupés. L'*Athabaskan* réussit à trouver du travail à ses hommes cependant et, durant la patrouille, il lança environ 250 obus de son armement principal contre divers objectifs à Amgak et dans la péninsule de Wolsa-ri. Il fut aussi très occupé le 9 décembre à aider les navires coréens à évacuer les non-combattants de Chodo. Le lendemain, il céda sa place au destroyer hollandais *Van Galen* et partit



Le *Nootka* scrute les rives ennemies.

pour l'île de Pengyong pour y faire rapport au *Ceylon* avant de mettre le cap sur Sasebo. Lorsque l'*Athabaskan* arriva à destination, le *Sioux*, choisi parmi les destroyers munis d'un radar *HDWS*, était en route pour aller le remplacer dans le secteur de Chodo.

Le *Sioux* n'avait pas fait partie de la patrouille côtière depuis plus de cinq semaines; durant une grande partie de ce temps, il avait été affecté à la protection d'un porte-avions. Sa compagnie envisageait donc avec enthousiasme les quelques jours de travail intéressant où elle aurait à déjouer les visées de l'ennemi sur les îles occidentales. Ses espoirs ne furent pas déçus.

Le *Sioux* arriva dans le secteur de Chodo le 11 décembre et occupa sa position près des abords sud-est de l'île de Sok où son radar pouvait couvrir les routes les plus probables d'invasion entre cette île et les points continentaux les plus rapprochés, Amgak et Pip'a-got<sup>16</sup>. Un navire de la Marine coréenne, le *JML-309*<sup>17</sup>, fut placé sous les ordres du *Sioux* et une équipe armée du destroyer monta à son bord pour assurer la liaison et pour aider à la navigation et aux communications. Le navire coréen se révéla très utile pour les patrouilles en eau peu profonde et inaccessible au destroyer, de même que pour l'interception de péniches suspectes repérées par le radar du *Sioux*. On pouvait aussi compter sur lui au cas où le radar ferait défaut.

Les quelques premières nuits de la patrouille du *Sioux* se passèrent sans incident; lorsqu'il reprit son poste habituel le soir du 15 décembre, rien n'indiquait que la nuit qui commençait serait différente des autres. On fit éclater des obus éclairants pour illuminer les eaux entre l'île de Sok et le continent jusqu'au lever de la lune; par la suite, le navire occupa son temps à harceler les batteries de mortiers du continent.



**Le *Sioux* dresse un écran de fumée pendant les opérations au large de la côte ouest de la Corée.**



**Des marins canadiens du *Sioux* s'entretiennent avec des combattants de la République de Corée dans un patrouilleur coréen.**

À moins de trois milles au sud-est de Sok, dans la baie qui sépare Amgak de la péninsule de Wolsari, se trouvent les petites îles de Chongyang-do et d'Ung-do\*. Elles sont situées à quelques centaines de mètres du point continental le plus rapproché et, de fait, à marée basse, lorsque les plages boueuses qui les séparent sont découvertes, elles font effectivement partie du continent. À ce moment-là, ces îles étaient entre des mains amies mais la situation de leurs garnisons de guérilleros n'était guère enviable. On jugeait une attaque ennemie imminente; si les communistes décidaient d'attaquer en nombre à marée basse à travers les plages boueuses, il était peu probable que les défenseurs, même appuyés par les canons des navires, pussent tenir longtemps.

L'ennemi choisit la nuit du 15 au 16 décembre, au moment où le *Sioux* était occupé à protéger Sok-to, pour lancer sa principale attaque contre les petites îles. Vers 3 h. 45, le *Sioux* fut informé que des mortiers ennemis bombardaient Chongyang-do et Ung-do; quelques instants plus tard, on apprit que des troupes communistes traversaient les plages de boue pour se porter à l'attaque. Le *Sioux* ouvrit le feu immédiatement, illuminant les plages d'obus éclairants et se servant d'explosifs brisants à effet direct pour tenter de rompre les formations assaillantes. Les obus éclairants furent d'un grand secours aux défenseurs mais, comme les communications étaient désorganisées et que le destroyer tirait au hasard, le principal bombardement ne fut pas aussi efficace qu'il

l'aurait été si un observateur avait pu contrôler le tir. Aucun renseignement ne parvenait des îles au *Sioux*; au lever du jour, aucune d'entre elles ne donnait le moindre signe d'activité. Le *Sioux*, cependant, n'avait aucun moyen de déterminer si cette inactivité signifiait que les attaques avaient été repoussées ou que tous les défenseurs avaient été exterminés.

Durant le combat, le navire était remonté jusqu'au chenal à l'est de Sok-to afin d'être mieux placé pour illuminer les plages; cependant, sa nouvelle position étant en pleine vue des batteries d'Amgak, il décida, peu avant la pointe du jour, de se retirer vers le sud. On envoya une embarcation à Sok-to pour se renseigner, auprès du «Donkey», sur la situation qui régnait à Chongyang-do et à Ung-do. Le commandement de Sok-to n'était guère au courant de ce qui s'était passé. Après être retourné à son poste habituel d'ancrage de nuit, le *Sioux* plaça un détachement armé de cinq hommes, sous la direction du sous-lieutenant A. A. T. Henley, MRC, à bord du *JML-301* qu'il envoya en mission de reconnaissance. Le *JML* constata qu'Ung-do, la plus grande des îles, était encore entre des mains amies mais que Chongyang-do était tombée durant la nuit. Pendant la matinée et le début de l'après-midi, il fit deux voyages à cette dernière île pour en ramener des réfugiés non combattants et des guérilleros blessés qu'on fit monter à bord du destroyer.

Lorsque, vers midi, on finit par démêler les événements de la nuit précédente et que la chute de Chongyang fut confirmée, le commandant de l'unité opérationnelle 95.12.1 et les chefs de Sok-to décidèrent de contre-attaquer immédiatement. Les troupes de la garnison de

\*Voir ci-dessus, pp. 64-65.

Sok-to devaient se porter à l'assaut dans des jonques et de petits navires de la Marine coréenne, appuyées par les canons de l'élément opérationnel et du *Ceylon*. Les plans furent rapidement préparés et les navires commencèrent le bombardement préliminaire à 14 h. 45. Le navire britannique *Constance*, qui faisait partie de la force de bombardement, se trouvait au nord-est du *Sioux* dans le chenal séparant Sok-to du continent; dès qu'il ouvrit le feu, les canons de 105 mm d'Amgak ripostèrent par un tir nourri et précis. Le destroyer se retira rapidement, mais déjà un coup direct avait ouvert une brèche de deux pieds de diamètre dans son blindage au-dessus de la ligne de flottaison, sans blesser personne toutefois. Les navires continuèrent de bombarder Chongyang jusqu'à 16 h., saturant l'île d'explosifs brisants; cependant, à cause de l'activité des batteries d'Amgak, on attendit que la nuit fût tombée pour mener l'assaut principal.

À 16 h. 30, le *JML-301* rallia le *Sioux*, lui amenant d'autres blessés. Le bateau coréen avait passé l'après-midi au large d'Ung-do dont la garnison de guérilleros avait mené indépendamment sa propre attaque contre Chongyang durant le bombardement. À 17 h. 30, le dragueur de mines coréen *AMS-512* arriva et fit monter à bord les réfugiés civils et un certain nombre de combattants légèrement blessés du *Sioux* pour les transporter à Chodo, les plus grièvement blessés étant retenus à bord du destroyer pour être traités à l'infirmerie.

À 18 h., on ouvrit de nouveau le feu sur Chongyang pour préparer l'assaut différé, désormais prévu pour 18 h. 30. Cette fois, le débarquement fut mieux réussi et les assaillants purent prendre pied dans l'île. Après 18 h. 30, lorsque le tir fut allongé pour permettre aux assaillants de pénétrer dans l'île, le *Sioux* tourna ses canons contre les batteries de mortiers du continent nichées à Wolsari, les soumettant à un feu lent de harcèlement. Le navire était engagé dans cette opération quand un appel urgent lui vint de la garnison de Sok-to, à 22 h. 07, l'informant que l'ennemi attaquait à l'extrémité nord de l'île. Le *Sioux*, suivit du *Constance*, fit route immédiatement vers le nord, tirant des obus éclairants et des fusées pour illuminer le chenal entre le nord de Sok-to et Amgak. Il devint bientôt évident que ces eaux étaient libres de toute circulation; en fin de compte, Sok-to, où, de toute évidence, la situation était assez confuse, fit rapport que la rumeur d'invasion était sans fondement.

Qu'elle ait été prévue ou accidentelle, cette annonce d'une invasion à Sok-to servit à détourner l'attention d'une autre attaque contre Ung-do. Cette invasion survint en quelque sorte à l'improviste, car, à l'encontre des autres, qui avaient eu lieu à marée basse à travers les plages boueuses, celle-là fut exécutée à marée haute par des troupes transportées dans des jonques. Heureusement, le *JML-301* était disponible et, grâce à l'illumination assurée par le *Sioux* et le *Constance*, il put couler une

jonque et peut-être une deuxième, contribuant ainsi appréciablement à la défaite des envahisseurs. Heureusement, les guérilleros d'Ung-do étaient dirigés par des chefs intelligents et audacieux; les envahisseurs venaient à peine d'être repoussés que des jonques et de petits navires étaient lancés pour mener une contre-attaque sur Chongyang-do. À minuit, cette île se trouvait encore une fois entre des mains amies. Le *JML-301* appuya de près la contre-attaque et le *Sioux* apporta son concours en pointant ses canons sur deux batteries ennemies de mortiers qui bombardaient nos alliés. Le *JML* rapporta plus tard que l'une des positions de mortiers avait été réduite au silence et que les obus du *Sioux* avaient considérablement réduit la puissance de tir de l'autre.

Le retrait de la marée força le *JML-301* à quitter le voisinage d'Ung-do; il retourna vers le *Sioux* à 2 h. 30 (17 décembre), ramenant d'autres blessés pour les faire traiter. Le *JML* avait combattu vaillamment. Sa compagnie et l'équipe armée du *Sioux* étaient très fatiguées et les munitions du petit navire étaient presque épuisées. Bien qu'on s'attendît à une attaque nouvelle de l'ennemi à travers les plages à marée basse, le *JML* ne pouvait pas se rapprocher suffisamment du rivage pour être d'un grand secours; il resta donc aux côtés du *Sioux* pendant la nuit, s'approvisionnant de munitions pendant que son équipage se reposait. À 3h., comme on s'y attendait, l'ennemi attaqua et le *Sioux* fut de nouveau de la partie, illuminant la zone de danger et bombardant les plages et les batteries de mortiers de ses explosifs brisants jusqu'à 6h. 45, alors que la marée haute avait de nouveau recouvert les marécages. Bien que le *Sioux* l'ignorât au moment où il quitta la région ce matin-là à 8h. 15, l'attaque ennemie avait été trop violente pour les défenseurs et les îles d'Ung et de Chongyang étaient désormais aux mains des communistes.

Au lever du jour, tous les passagers du *Sioux*, des guérilleros blessés de l'île d'Ung pour la plupart, furent transportés dans des embarcations jusqu'à bord du *Ceylon*. Après cette opération, le *JML-301* fut appelé ailleurs et le *Sioux* leva l'ancre pour aller rejoindre l'élément opérationnel 95.11. Pendant le reste du mois, ses fonctions opérationnelles se limitèrent à la protection du porte-avions.

Pendant trois nuits après le départ du *Sioux* de l'unité opérationnelle 95.12.1, il n'y eut pas de destroyer muni d'un appareil *HDWS* dans le secteur de Chodo-Sok; en effet, le *Cayuga* n'y arriva qu'à 17 h. 45 le 20 décembre. Après son arrivée, il occupa l'ancien poste du *Sioux* dans le chenal qui sépare l'extrémité méridionale de Sok-to de Pip'a-got, et auquel on a donné le nom de « goulet ». De cet endroit, il procéda à l'illumination des routes d'invasion au moyen d'obus éclairants et bombarda l'ennemi tant sur le continent que sur les îles d'Ung et de Chongyang. Le « goulet » devenait maintenant une zone

assez dangereuse à cause de la redoutable exactitude des batteries d'Amgak; le navire affecté à ce poste devait donc se retirer légèrement vers le sud ou vers l'ouest pendant les heures de clarté ou de clair de lune.

En deux occasions, durant cette patrouille, le *Cayuga* servit à l'ennemi une démonstration spectaculaire de tir contrôlé par radar. Une première fois, durant la nuit du 21 au 22 décembre, le destroyer était posté dans le « goulet » lorsqu'une petite cible, sans doute une jonque ou une autre embarcation comparable, apparut sur l'écran du *Sperry*. La cible remontait le courant, se dirigeant apparemment vers Chongyang-do; elle se trouvait à 5,000 mètres lorsque le *Cayuga* ouvrit le feu. Les éclabousses des obus de 4 po. apparurent clairement sur l'écran et l'écho de la deuxième salve se confondit avec celui de la cible. Pour plus de sûreté, on tira quatre autres salves de deux canons; lorsque le feu fut allongé, l'écho de la cible avait disparu. La veille de Noël, le *Cayuga* offrit à l'ennemi une répétition de cette démonstration. Cette fois, la cible ne disparut pas mais, lorsqu'elle présenta sur l'écran une image, réduite au cinquième de sa taille initiale, qui glissait lentement vers la mer avec la marée, les artilleurs du *Cayuga* avaient de bonnes raisons de croire qu'ils avaient visé juste. On n'eut recours à l'illumination ni dans un cas ni dans l'autre, et l'effet de cette tactique sur l'ennemi, en particulier si des survivants réussirent à gagner le rivage, dut vraiment être démoralisant.

Quoi qu'il en soit, ces déploiements de feu d'artillerie ne furent que deux incidents isolés au cours d'une patrouille fort occupée. En plus d'accomplir chaque nuit ses fonctions habituelles de surveillance contre l'invasion; d'assurer, par des obus éclairants, l'illumination des voies d'accès; de bombarder les positions ennemies et de fournir des équipes armées d'abordage aux navires coréens, le *Cayuga* se livra, si l'on peut dire, à de nombreuses activités supplémentaires. Pendant plus de deux jours, il assumait le commandement de l'unité opérationnelle 95.12.1 et, en deux occasions, il servit de quartier général à l'OTC\* dans la région. Le commandant du navire britannique *Mounts Bay*, le capitaine J. B. Frewen, de la Marine royale, agit d'abord à titre de commandant de l'élément opérationnel 95.12 en l'absence du croiseur et, plus tard, il commanda l'unité opérationnelle 95.12.1; comme sa frégate ne possédait ni le personnel ni l'équipement spécialisé du *Cayuga*, il profita de la proposition du commandant Plomer et passa les nuits du 22 au 23 et du 27 au 28 décembre à bord du destroyer. Cet arrangement fut très avantageux tant pour le commandant des opérations tactiques que pour le *Cayuga*, le premier pouvant profiter de meilleures installations de

commandement que celles que possédait son propre navire et le *Cayuga* acquérant ainsi une expérience très précieuse pour son personnel spécialisé et, de fait, pour sa compagnie tout entière<sup>18</sup>.

Mais la tâche spéciale la plus intéressante du *Cayuga* au cours de cette patrouille fut le commandement des opérations tactiques navales pour les débarquements de guérilleros à Ung-do et à Chongyang-do. Les préparatifs de cette entreprise, à laquelle on donna le nom de « Cheerful », commencèrent le 24 décembre; le commandant Plomer et son état-major assistèrent à plusieurs conférences préparatoires avec le commandant de l'élément opérationnel 95.12 et les guérilleros de Sok-to, afin d'en régler les détails; en effet, bien que « Cheerful » ne fût qu'un raid de guérilla organisé sur une assez grande échelle, on ne négligea aucun effort pour s'assurer que les plans et l'exécution, au moins du côté naval de l'opération, ne laissent rien à désirer. Vis-à-vis des guérilleros, la marine n'avait évidemment ni autorité ni responsabilité; leur rôle dans cette opération relevait de l'organisation « Léopard » de Sok-to et de leur propre chef de bande.

Les débarquements devaient avoir lieu durant la soirée du 27 décembre. À 7h.15 ce matin-là, le *JML-302* (lieutenant Pack Cyun Do, de la Marine coréenne) se présenta pour prendre à son bord une équipe armée fournie par le *Cayuga*. C'était le navire qu'on avait choisi pour servir de « solide bras droit » au *Cayuga* durant les débarquements, étant donné qu'un destroyer ne pouvait pas s'aventurer dans les eaux peu profondes qui entourent Ung-do et Chongyang-do; de tous les navires engagés dans cette opération, à l'exception des jonques d'assaut, c'est lui qui assumait assurément la tâche la plus importante et la plus dangereuse. L'équipe armée du *Cayuga*, dirigée, cela va de soi, par le lieutenant Saxon<sup>19</sup>, devait aider principalement à la navigation et aux communications, mais l'un de ses membres était un spécialiste du service de génie qui devait voir à l'entretien des moteurs. L'équipe apporta des armes automatiques supplémentaires pour les troupes coréennes, et deux des matelots du *Cayuga* passèrent une bonne partie de la journée à enseigner à leurs nouveaux collègues la manœuvre des *Bren* et des *Lanchester*. L'équipe du lieutenant Saxon consacra le gros de la journée à préparer le *JML302* pour l'opération imminente; cela ne lui fut pas difficile car le *JML-302* avait été bien entretenu; son commandant était un officier exceptionnel; sa compagnie était compétente et rompue au métier. À 16h., le *JML* alla rejoindre le *Cayuga* dans le « goulet » en attendant le début de l'opération.

Le bombardement préliminaire débuta à 16h. lorsque le *Belfast* pointa ses canons de 6 po. sur les forteresses ennemies des deux îles, l'officier artilleur de la flotte repérant la chute des obus d'un poste d'observation à Sok-

\*Officer in Tactical Command (Commandant des opérations tactiques).

to. Le feu du *Belfast* fut renforcé par celui des petits navires; le *Cayuga* lui-même tira quarante-six obus de 4 po. au cours de ce bombardement préliminaire. À 17h.30, le capitaine Frewen, de la Marine royale, commandant de l'unité opérationnelle 95.12.1, monta à bord du *Cayuga* pour profiter des installations de ce navire durant la nuit, mais le commandeur Plomer conserva la direction exclusive de l'aspect naval de l'opération «Cheerful» dont l'objectif était de reprendre les deux petites îles de Chongyang et Ung tombées aux mains de l'ennemi durant la nuit du 17 au 18 décembre, pendant la dernière patrouille du *Sioux* dans le secteur de Chodo\*.

Dès la tombée du jour, on mit la dernière main aux préparatifs. À 18h., le *JML-302* se dirigea vers le port méridional de Sok-to et jeta l'ancre près de la plage. Une équipe de contrôle, dirigée par le chef des guérilleros, monta à bord, apportant avec elle de l'équipement de radio pour maintenir le contact entre les guérilleros de l'île et le poste de commandement de Sok-to. À 18h.55, les quatre jonques qui devaient participer à l'assaut furent remorquées par le *JML* qui fit route vers l'extrémité occidentale de Chongyang-do où les deux premières jonques devaient pénétrer.

Durant la première moitié de la traversée, tout alla bien; de bonnes communications furent établies avec le *Cayuga* qui put diriger le *JML* avec grande précision au moyen de son radar *Sperry*. Les jonques d'assaut semblaient bien s'adapter au remorquage mais, lorsque la force de débarquement fut près d'atteindre sa destination, on fit savoir au *JML* qu'une des jonques avait une fissure et n'était plus en état de tenir la mer. C'était une très fâcheuse nouvelle puisque le plan prévoyait une attaque de deux jonques contre Chongyang-do et de deux autres contre Ung-do; ces deux dernières étaient maintenant réduites à guère plus de la moitié de l'effectif prévu. Il y eut un bref délai pendant que la plupart des guérilleros de la jonque avariée passaient aux trois autres; quelquesuns montèrent à bord du *JML*.

À 19h.30, alors que le *JML-302* était à 200 mètres de la plage d'invasion de Chongyang-do, on relâchait les deux premières jonques pour qu'elles continuent leur route. À ce moment-là, les canons de 4 po. du *Cayuga* saturaient les grèves et les terrains élevés environnants. Cependant, l'ennemi ne donnait aucun signe d'activité. Après avoir relâché les jonques, le *JML-302*, se servant d'une ligne de sonde à main, à cause des eaux peu profondes, se rapprocha à quelques cent mètres du rivage. Lorsque le *Cayuga* cessa de tirer, tout semblait paisible et tranquille dans l'île de Chongyang; de fait, on aurait cru que l'ennemi était parti et que les guérilleros pourraient reprendre l'île sans coup férir.

\* Voir ci-dessus, page 87.

Mais ce calme n'était qu'apparent. Au moment où la première jonque toucha le sable, l'île entière sembla s'ébranler et les mortiers, les mitrailleuses, les fusils et les lance-grenades crachèrent leur feu sur les infortunés guérilleros. La première bombe de mortier frappa directement la jonque de tête, tuant cinq hommes et ouvrant une large brèche dans l'embarcation. Quelques-uns des survivants se précipitèrent sur le rivage; d'autres, démoralisés par cette réception inattendue, nagèrent vers l'autre jonque. Le *JML 302* demanda immédiatement le soutien du *Cayuga*, et la jonque qui restait put atteindre la grève sans trop de pertes.

Pendant que les envahisseurs de Chongyang cherchaient à établir une solide tête de plage, le *JML 302* se rendait vers Ung-do pour y relâcher la troisième jonque. En cours de route, cependant, on en vint à la conclusion que, étant donné la résistance opposée par l'ennemi à Chongyang, ce serait courir au suicide que de tenter de s'emparer d'une île encore plus grande et probablement mieux défendue maintenant qu'on ne disposait plus que d'une seule jonque; on rebroussa donc chemin pour retourner à la plage initiale de débarquement.

Le *JML-302* et la jonque arrivèrent à la plage d'invasion à 20h.30. Les guérilleros avaient réussi à y établir une petite tête de plage mais ils éprouvaient les plus grandes difficultés. La jonque qui accompagnait le *JML302* était malheureusement munie d'un appareil de radio et ses occupants étaient parfaitement au courant de la situation et pas du tout désireux de partager les vicissitudes de leurs collègues déjà descendus sur le rivage. Lorsque la jonque fut relâchée et qu'on lui demanda de se rendre à l'île sous le feu de couverture du *JML*, elle longea le rivage en direction ouest au lieu de s'en rapprocher, probablement dans le dessein de retourner furtivement jusqu'à Sok-to. Le *JML-302* se rapprocha d'elle pour tenter de la diriger vers la plage mais il fut impossible de l'en persuader; elle se glissa entre la grève et les rochers du large pour échapper à son poursuivant, ignorant les appels que lui lançait du *JML* le commandant des guérilleros. Pendant ce chassé-croisé, le *JML* ne tarda pas à constater qu'il avait dépassé l'extrémité occidentale de l'île et qu'il pouvait être vu du continent; immédiatement, des canons de 40 mm ouvrirent le feu sur lui de Wolsari. Le *Cayuga* en fut informé sur-le-champ et les canons furent réduits au silence avant qu'ils aient pu causer des dégâts<sup>20</sup>.

Pour le lieutenant Pack, commandant du *JML-302*, ce bombardement en provenance de Wolsari fut la goutte d'eau qui fit déborder le vase. Il sauta du pont et entreprit de semoncer vertement le chef des guérilleros, lui reprochant, dans une bordée d'injures, de manquer d'autorité sur ses hommes. Mais même après cet encouragement, le pauvre chef fut incapable de

convaincre ses guerriers de retourner à la plage d'invasion; il fallut se résoudre à autoriser la jonque pusillanime à se retirer.

Il n'était dès lors que trop évident que le débarquement avait échoué; on ordonna aux guérilleros descendus sur le rivage de se retirer dans la jonque qui restait. C'est ce qu'ils firent, sous un feu nourri mais très imprécis; cependant, sept hommes qui s'étaient aventurés trop loin, n'eurent pas le temps de revenir et durent être abandonnés à leur sort. Ce détachement avancé avait un appareil de radio qu'on lui ordonna de détruire avec des grenades à main, sans toutefois lui communiquer directement cet ordre par un signal, les guérilleros survivants supposant que leurs infortunés camarades voudraient ainsi éviter de tomber vivants entre les mains des Coréens du Nord ou des Chinois.

Les deux jonques survivantes étant désormais en sécurité sur la voie du retour, le *JML-302* se retira à 23h.35 et fit route vers Sok-to pour y débarquer le chef des guérilleros et son équipe de contrôle. Le *JML* s'approcha du *Cayuga* à 9h. et le lieutenant Saxon et son groupe retournèrent à bord pour y prendre un repos bien mérité. On ne pouvait certes rien reprocher au *JML-302* ni à son équipage à l'égard des événements survenus durant la nuit<sup>21</sup>. Ils n'avaient rien négligé pour faire de cette opération un succès mais c'était une tâche au-dessus de leurs forces. L'ennemi était trop bien préparé et avait trop bien combattu; l'équipe de débarquement était trop faible; elle manquait de formation et de discipline.

Si l'on tient compte de la résistance à laquelle elle se heurta, l'opération « Cheerful » s'est soldée par des pertes étonnamment légères: cinq tués, sept disparus présumés morts, et douze grièvement blessés. Ainsi, bien que l'opération ait échoué, elle n'a pas tourné au désastre. De fait, on a pu affirmer avec raison qu'elle avait eu son utilité car, comme le disait si bien le commandeur Plomer: « Tant que l'ennemi continue de redouter les débarquements et les assauts, il lui faut détourner une forte proportion de ses effectifs vers un rôle purement défensif au lieu de concentrer tous ses efforts sur la capture de Sok-to et de Chodo<sup>22</sup>. »

L'opération « Cheerful » fut le dernier événement important qui marqua la patrouille du *Cayuga*. Le

capitaine Frewen partit à bord du *JML-302* durant la matinée pour retourner au *Mounts Bay*<sup>23</sup>. Pendant l'après-midi du 28 décembre, le *Cayuga*, à titre de navire de contrôle aérien, dirigea le tir aérien contre Ung-do; vers la fin de la journée, il envoya son médecin, le chirurgien-lieutenant D. V. Willoughby, et le lieutenant R. P. Morris, MRC, avec les survivants blessés de « Cheerful » que le *JML302*, travaillant toujours sans répit, était chargé de transporter à Pengyong-do pour qu'ils y subissent de nouveaux traitements. Durant la nuit du 28 au 29 décembre, le mauvais temps rendait une invasion ennemie improbable; le *Cayuga* se vit donc accorder un moment de repos au large de Chodo.

Pendant les deux jours suivants, il ne se produisit rien d'exceptionnel; le *Cayuga* continua de s'acquitter de ses tâches habituelles auprès de l'unité opérationnelle 95.12.1. Le matin du 31 décembre, à sa propre demande, on lui confia la tâche spéciale de transporter le lieutenant Beaudette à Pengyong-do<sup>24</sup>. Après avoir embarqué le lieutenant, le *Cayuga* passa la veille du Jour de l'An dans le « goulet ». À minuit, au lieu de faire sonner seize coups de cloche suivant la tradition, le navire tira seize salves de deux canons sur Ung-do pour saluer l'ancienne et la nouvelle année.

Le Jour de l'An, le *Cayuga* se rendit à Taechong-do pour y refaire le plein; il débarqua le lieutenant Beaudette à Pengyong-do durant son voyage de retour vers Chodo. Il y arriva tard dans la soirée et fut relevé par le destroyer hollandais *han Galen*. Après avoir complété le transfert de fonctions, le *Cayuga* appareilla pour Taewhado qu'il bombardait durant dix minutes avant de bifurquer vers le sud en route pour le Japon où il devait passer quelque temps au port.

Le retour du *Cayuga* à Kuré le 4 janvier 1952 marqua la fin d'une longue période durant laquelle les navires de CANDESFE avaient été affectés principalement à la défense des îles dans les secteurs de Taewha et de ChodoSok. La campagne de défense des îles, cependant, était loin d'être terminée; durant les six premiers mois de 1952, qui feront le sujet du prochain chapitre, plusieurs destroyers canadiens furent de nouveau appelés à repousser des raids ennemis, à soutenir des débarquements de guérilleros et remplir les diverses fonctions dévolues aux contingents de patrouille côtière.

## Références

<sup>1</sup>D'après les journaux occidentaux, on avait donné à des unités de la Huitième Armée des instructions qui se ramenaient en quelque sorte à un ordre de cessez-le-feu; cette nouvelle, cependant, fut contredite par Van Fleet et Ridgway qui nièrent officiellement et sans réserve que les forces terrestres de l'ONU eussent reçu l'ordre de ralentir leurs opérations.

<sup>2</sup>Le canon « A » fut mis hors de combat par suite du gauchissement de son bouclier, une des cloisons de l'avant fut fortement endommagée et la plupart des radeaux *Carley* glissèrent pardessus bord. On eut aussi à déplorer beaucoup d'autres dégâts. Heureusement, personne ne fut blessé.

<sup>3</sup>Apparemment, deux de ces bombes n'éclatèrent pas; il s'agissait peut-être de bombes à retardement. Les guérilleros les offrirent très généreusement au navire en guise de souvenirs. Cet aimable cadeau fut poliment refusé.

<sup>4</sup>Rapport des opérations du *Cayuga*, pour octobre 1951, appendice « A ».

<sup>5</sup>Littéralement « Baie de Taedong », bien que cet endroit soit passablement loin de l'embouchure du fleuve du même nom.

<sup>6</sup>Le lieutenant Saxon avait servi à bord du *Cayuga* pendant le deuxième séjour de ce navire en Corée. Il réussissait habituellement à tomber sur des missions, en particulier les plus périlleuses, qui exigeaient la collaboration entre le navire et ses alliés coréens. Il se gagna rapidement l'amitié des chefs coréens tant à bord qu'à terre. Il se signala plus tard à titre d'officier naval de liaison au quartier général de défense des îles à Pengyong-do. Pour services rendus dans les îles du littoral occidental, il fut décoré de la Croix du service distingué (D.S.C.).

<sup>7</sup>Le navire se trouvait à 38° 04' N., 125° 012' E., dans un passage très étroit. Il se présentait presque de face aux batteries ennemies et il lui aurait fallu se retourner pour se retirer de la façon habituelle. Cela lui aurait pris plus de temps qu'un départ à reculons et l'aurait rapproché de l'ennemi. Si le navire avait foncé directement en avant, vers les batteries, pour aller s'abriter derrière l'extrémité septentrionale de Sok-to, il aurait pu s'échouer sur les bas-fonds entre Sok-to et Amgak car la marée baissait à ce moment-là.

<sup>8</sup>Le lieutenant-commander R. B. Hayward et le lieutenant P. L. S. McCulloch, respectivement.

<sup>9</sup>En réalité, Wolsa-ri est un petit village; cependant, comme la pointe de terre où il se trouve ne porte pas de nom sur les cartes, nous suivons l'exemple du « rapport des opérations » qui le désigne sous l'appellation de péninsule de Wolsa-ri.

<sup>10</sup>Rapport des opérations du *Sioux*, pour novembre 1951.

<sup>11</sup>Rapport des opérations de l'*Athabaskan*, pour décembre 1951, appendice « G ».

<sup>12</sup>En plus des deux officiers et du volontaire de l'équipe « Leopard », un officier des renseignements de l'Armée britannique, un officier des renseignements et un photographe de la Marine royale se trouvaient dans l'île au moment de sa chute. L'officier des renseignements et son aide photographe avaient été débarqués à Taewha la nuit qui précéda l'attaque.

<sup>13</sup>Ce fut la solution adoptée plus tard (en janvier 1952), lorsque des détachements relativement nombreux de la Marine coréenne furent cantonnés dans les îles les plus importantes pour appuyer les

guérilleros qui, auparavant, avaient constitué le gros des garnisons.

<sup>14</sup>C'est ce qu'on a appelé la « Swanny Force », d'après le lieutenant G. A. Swanston, D.S.C., MR, du navire britannique *Ceylon*, qui commandait le contingent de péniches de débarquement. L'équipage des péniches se composait de membres de la Marine américaine et de fusiliers marins du croiseur *Ceylon*.

<sup>15</sup>L'organisation fut établie en janvier 1952 pour être affectée à des tâches spéciales; le commandant de l'élément opérationnel 95.15, un colonel du Corps de fusiliers marins des États-Unis, avait son quartier général dans l'île de Pengyong. Il dirigeait l'activité de cinq unités opérationnelles: TU-95.15.1 dans l'île de Sok; TU-95.15.2 dans l'île de Chodo; TU-95.15.3 dans l'île de Pengyong; TU-95.15.4 dans l'île de Yonpyong; et TU-95.15.5 dans l'île de Tokchock.

<sup>16</sup>Extrémité occidentale de la péninsule qui surplombe la mer entre les îles de Chodo et de Sok.

<sup>17</sup>Les *JML* étaient de légers dragueurs de mines japonais que les États-Unis avaient cédés aux Coréens. La plupart furent ensuite désignés par le sigle AMC (Mouilleur de mines auxiliaire). Le *JML-309* n'est pas resté auprès du *Sioux* pendant toute la patrouille. Il fut remplacé, durant la nuit du 13 au 14 décembre, par le *PC-702* et, plus tard, par le *JML-301*. (*Jane's Fighting Ships*, 1952-1953.)

<sup>18</sup>On ne constata aucune lacune ni chez le personnel ni du côté de l'équipement; cependant, le commandant déclara que « pour conserver la même allure ... il aurait fallu renforcer quelque peu le personnel des communications, autrement, il aurait été à bout de force après deux ou trois jours ». (Rapport des opérations du *Cayuga*, pour décembre 1951, appendice « B ».)

<sup>19</sup>L'équipe se composait, en plus du lieutenant Saxon, des maîtres G. Coghil et F. Wood, et des matelots J. Peterson, D. Campbell et D. Piersen.

<sup>20</sup>Durant l'opération « Cheerful », y compris le bombardement préliminaire, l'armement principal du *Cayuga* tira 247 obus.

<sup>21</sup>Le lieutenant Saxon n'a pas tari d'éloges à l'endroit du lieutenant Pack et de ses hommes: « Il [le commandant] a dirigé son navire avec compétence, sans jamais manifester la moindre crainte devant les risques de la navigation ou la proximité de l'ennemi. Les équipes de canonnières étaient bien formées et nous ont assuré un tir de soutien précis. » (Rapport des opérations du *Cayuga*, pour décembre 1951, appendice « B ».) Le lieutenant Saxon et ses hommes de l'équipe armée se sont aussi mérités des éloges car il « se sont admirablement conduits et se sont acquis le respect et l'admiration du capitaine coréen et de son équipage ». (*Ibid.*)

<sup>22</sup>*Ibid.*

<sup>23</sup>Lorsque le capitaine Frewen retourna à son navire, il envoya le message suivant: « Merci beaucoup de m'avoir si bien traité hier soir. Non seulement cet arrangement nous a-t-il épargné beaucoup de confusion mais il m'a fourni l'occasion d'assister au bombardement naval le plus réussi que j'aie vu depuis longtemps. » (CTU 95.12.1 Msg. 28082OZ/12/51.)

<sup>24</sup>Le lieutenant avait été « Donkey » de Sok-to pendant plus de cinq mois, dans des circonstances très difficiles. Il venait d'être relevé par le capitaine Patterson, de l'Armée américaine, et retournait aux États-Unis.



**DE PENGYONG-DO  
À HAEJU-MAN**

## SURTOUT DANS LA RÉGION DE L'HAEJU-MAN

Les perspectives de la guerre en Corée étaient sombres au début de 1952. Les espoirs qu'avaient fait naître les accords conclus à Panmunjom en novembre et au début de décembre se dissipaient lentement, pendant que les deux équipes de négociateurs débattaient la question des prisonniers de guerre. Si les négociations au sujet de la ligne de démarcation militaire et les multiples conditions d'un cessez-le-feu avaient été âpres, on se rendit vite compte qu'aucun marchandage n'aboutirait à un règlement de la question des prisonniers à moins que l'une ou l'autre des parties ne fût amenée, par des moyens autres que la diplomatie, à consentir de grandes concessions<sup>1</sup>. On fit quelque progrès au début des négociations, lorsque les deux parties échangèrent des listes de noms de prisonniers, mais il devint vite évident que là s'arrêterait l'entente. L'attitude des communistes se durcissait de façon évidente et le Commandement des Nations Unies se trouvait devant l'alternative suivante: ou recourir aux moyens militaires pour assouplir de nouveau cette attitude ou attendre patiemment un de ces imprévisibles revirements de politique que se permettaient parfois les communistes.

En janvier 1952, le recours à la force militaire pour amener les communistes à de meilleures dispositions ne présentait pas de perspectives encourageantes. L'accord provisoire auquel on en était venu en novembre et qui prévoyait que la ligne du front constituerait la base de la ligne de démarcation militaire, si l'on concluait un armistice dans les trente jours, avait expiré le 26 décembre 1951 et aucune des parties aux négociations n'avait tenté d'en reculer l'expiration<sup>2</sup>. Cela laissait le Commandement des Nations Unies libre de reprendre l'offensive qu'il avait pour bien dire suspendue en pleine progression environ six mois auparavant mais, désormais, la difficulté, c'était que la situation militaire n'était plus ce qu'elle avait été en juin 1951. Durant les mois de guerre de position, les communistes n'avaient pas perdu leur temps; ils avaient grandement renforcé

leurs défenses et construit, en travers de la péninsule, une petite ligne Maginot. Il y avait eu certains renforts de troupes, mais c'est surtout leur puissance de feu qu'ils avaient accrue et, malgré tout ce que les forces navales et aériennes des Nations Unies pouvaient faire, les communistes disposaient désormais d'une solide et efficace artillerie de canons et de mortiers, et de réserves de munitions plus que suffisantes\*. En arrêtant leur offensive en juin 1951, afin d'entreprendre les pourparlers de trêve, les Nations Unies avaient renoncé à leur seul atout dans les négociations car, tant que les alliés avançaient, si lentement que ce fût, ils conservaient une chance de contraindre les communistes à négocier en vue d'un armistice, tandis que, du moment que cessaient de s'exercer les pressions militaires†, le succès des pourparlers de trêve tenait à la sincérité des communistes dans leur désir de paix. Quand il devint évident pour tous qu'on avait été mal avisé de compter sur la sincérité des communistes, il était trop tard pour reprendre l'offensive. Toute tentative d'attaque de front générale contre les positions communistes aurait coûté tellement cher en vies humaines et en matériel qu'il ne fallait même pas y songer. Bien entendu, il y avait toujours la possibilité de répéter l'exploit d'Inchon mais, même si Ridgway,—et plus tard Clark,—n'avaient pas été retenus, on peut douter que les forces des Nations Unies eussent à ce moment-là la puissance nécessaire pour l'accomplir. Les Nations Unies étaient prises au

---

\*L'accroissement de puissance de l'artillerie communiste ressort des statistiques suivantes: en juillet 1951, elle avait tiré quelque 8,000 obus (artillerie et mortiers) contre les positions des Nations Unies; en novembre 1951, ce nombre avait atteint 43,000. Les nombres s'accrurent rapidement en 1952, passant de 102,000 en mai à un sommet de 655,000 en octobre. (*loc. cit.*)

†C'est-à-dire, les pressions militaires exercées par les forces terrestres et qui entraînaient des pertes de terrain. Bien entendu, les forces aériennes et navales continuaient à exercer des pressions mais, encore que cela causât de lourdes pertes et infligeât des dégâts considérables, l'ennemi n'en était pas aussi atteint que par une perte de terrain.

piège, qu'elles avaient en partie créé elles-mêmes, et n'avaient plus d'autres choix que de poursuivre une campagne vaine et sans issue et compter sur une « victoire » de patience et de négociation à Panmunjom. Ce n'était pas, pour les forces des Nations Unies qui combattaient en Corée, une situation encourageante ni propre à susciter un moral excellent.

Quelle que fût la marche des pourparlers de trêve ou la situation du front sur terre, les navires des Nations Unies dans les eaux coréennes, y compris ceux de la Division canadienne de destroyers en Extrême-Orient, n'eurent jamais de difficulté à se tenir occupés. Ils avaient pour mission de faire le blocus de la côte ennemie, de prévenir les attaques par mer des îles amies, de s'attaquer sans cesse aux lignes de ravitaillement de l'ennemi le long de la côte et d'assurer le soutien de leur artillerie aux troupes qui occupaient les extrémités du front des Nations Unies près des côtes. Quand ils n'étaient pas pleinement occupés par ces missions, ils s'engageaient dans des opérations offensives contre tout objectif qui se trouvait à leur portée: villes industrielles, concentrations de troupes, batteries de campagne, dépôts de ravitaillement, bref, tout objectif dont la destruction pouvait nuire à l'effort de guerre de l'ennemi.

Durant les six premiers mois de 1952, les destroyers canadiens furent occupés principalement à la tâche de défendre des îles, habituellement dans la région au sud du promontoire d'Hwanghae, au sud du 38<sup>e</sup> parallèle, mais aussi, à l'occasion, dans le territoire mieux connu de Chodo-Sok-to. Les incursions des navires de la MRC dans les eaux de la côte orientale dominées par le groupe opérationnel 95.2 furent rares durant cette période. Seuls l'*Athabaskan* et le *Nootka* eurent l'occasion d'engager le duel avec les artilleurs d'élite communistes aux environs de Wonsan et de Chongjin. L'escorte des porte-avions sur la côte occidentale occupa une bonne partie du temps de la Division canadienne de destroyers en Extrême-Orient<sup>3</sup>, (voir p. suivante), mais durant toute cette période,—de fait, durant le reste de la guerre,—cette tâche répugna un peu moins aux équipages des destroyers qu'auparavant, à cause des patrouilles dites *Worthington*. Ces patrouilles avaient été instituées lorsque le problème de la défense des îles était devenu aigu; il s'agissait, chaque soir, de détacher un des destroyers d'escorte des porte-avions pour l'envoyer prêter main-forte au navire chargé de faire la patrouille contre les invasions dans la région qui s'étend depuis la pointe de Choppeki jusqu'à Sunwi-do. C'est donc dire que, tous les trois jours, un des destroyers pouvait compter qu'il serait libéré de sa tâche monotone d'escorte et qu'il aurait l'occasion de bombarder la côte, d'appuyer des raids de guérilleros, de repousser des invasions ennemies et de s'engager dans les nombreuses

opérations intéressantes qui marquaient l'activité des navires de patrouille de la côte.

En janvier 1952, les navires de la Division canadienne de destroyers en Extrême-Orient furent assez occupés, le *Sioux* ayant été chargé de deux missions d'escorte de porte-avions, l'*Athabaskan* d'une mission d'escorte et d'une patrouille de la côte orientale, et le *Cayuga* d'une importante patrouille de la côte occidentale. Vu que la patrouille du *Cayuga* était la première patrouille de défense des îles confiée à un navire canadien dans la région d'Haeju et que le navire était chargé de l'organisation initiale de l'unité de défense navale d'Haeju, l'unité opérationnelle 95.12.4, il est nécessaire de relater avec quelque détail cette patrouille.

La région d'Haeju† dans laquelle le *Cayuga* devait naviguer est des plus difficiles à décrire. Il s'agit d'une masse d'îles, la plupart petites, et d'une masse encore plus confuse de péninsules dont les échancrures sont si profondes qu'il faut examiner la carte de près pour se rendre compte de ce qui est une île et de ce qui est la terre ferme. Le quartier général de l'unité opérationnelle était Yonpyong-do<sup>4</sup>, qui n'est pas une grande île; de fait, c'est une île plus petite que Sok-to qui se trouve à l'embouchure de l'Heaju-man, baie sur laquelle se trouve l'importante ville d'Haeju. Au sud se trouvent cinq petites îles et une autre un peu plus grande appelée Soyongong-do; au nord, entre Yonpyong-do et la terre ferme, se trouve un autre groupe de petites îles: Sok-to (à ne pas confondre avec l'île qui se trouve près de Chodo), Kal-to, Changjae-som\*, Mu-do et Yuk-som. Au nord-est, dans la baie d'Haeju, on trouve plusieurs autres petites îles, dont les plus importantes sont Taesua-to, Sosua-to et Yongmae-do. À environ dix-sept milles franc ouest de Yonpyong-do, se trouve la pointe de Fankochi (ou Tungsan-got), l'extrémité la plus méridionale d'une longue péninsule profondément échancrée et pour ainsi dire « en tournant le coin » de Fankochi, entre cette pointe et le groupe d'îles de Pengyong<sup>5</sup>, à vingt-deux milles environ au nordouest, on trouve encore un autre groupe d'îles côtières importantes. La défense de ce dernier groupe d'îles n'incombait pas seulement à l'unité opérationnelle d'Yonpyong; cette tâche était partagée avec l'unité opérationnelle de Pengyong-do (95.12.2) mais, vu que ces îles furent la scène de nombreux combats où des destroyers canadiens furent souvent engagés, il vaut mieux les décrire.

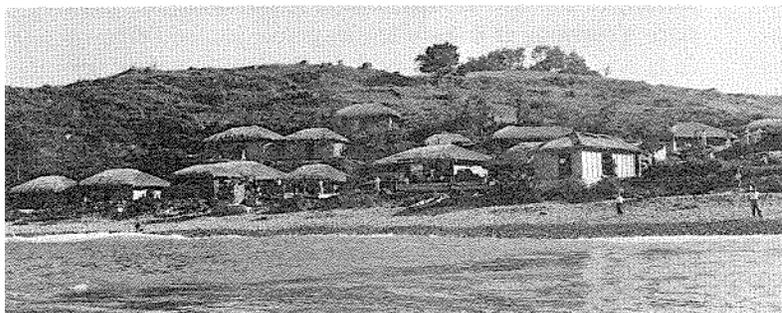
La plus grande des îles du groupe est Sunwi-do, qui se trouve à environ trois quarts de mille de la péninsule Fankochi et avait, par conséquent, été saisie par l'ennemi. À partir de Sunwi, le long d'une ligne

† Voir la carte p. 94.

\* « Som », comme « do », est un mot coréen qui désigne une île.



**Le puits du village  
sur une île de la côte ouest de la Corée.**



**Vue d'un village sur Mu-do, dans la région de Haeju.**



**Vue d'un village sur Taesup-to, dans la région de Haeju.**

s'étendant à peu près vers le nord-ouest, s'échelonnent les îles d'Ohwado, de Changnin-do, de Kirin-do et de Mahap-do, cette dernière se trouvant en face de l'extrémité occidentale de la pointe de Yungmahap et exactement à l'est de Pengyong-do. Chacune de ces îles devait être la scène de combats entre des guérilleros alliés et des troupes communistes. Dans les mois à venir, les destroyers canadiens étaient appelés à connaître à fond les eaux environnantes.

La patrouille du *Cayuga* dans la région d'Haeju\* commença le 8 janvier 1952, lorsque le navire reçut, du commandant de l'élément opérationnel 95.12, l'ordre de rencontrer le chasseur de sous-marins coréen 702 au large d'Ohwa-do. La rencontre eut lieu à 19 h. 40 et, au cours d'une longue conférence, le commandant du navire coréen, le commander Kihn, mit les Canadiens parfaitement au courant de la situation locale. Dans la région d'Haeju, les communistes poursuivaient une campagne vigoureuse et persistante contre les îles et remportaient beaucoup de succès. Encore que, sur le plan de la stratégie, aucune des îles capturées ou menacées de capture ne fût aussi importante que Chodo, Sokto, Pengyong-do ou Yonpyong-do, toutes étaient précieuses pour l'ONU. Trois problèmes se posaient aux forces navales qui naviguaient dans ces eaux: celui de la défense des îles amies qui restaient, celui qui consistait à

aider les guérilleros à déloger les envahisseurs des îles qu'ils venaient de capturer et celui qui consistait à s'occuper des foules de réfugiés fuyant devant l'avance de l'ennemi. Lorsque le *Cayuga* arriva sur les lieux, la totalité de Sunwi-do était aux mains des communistes; les civils d'Ohwa-do et de la toute petite Piap-to située plus à l'ouest avaient tous été évacués et il ne restait qu'une poignée de guérilleros pour défendre les îles. Changnin-do fourmillait de quelque 7,000 réfugiés qui attendaient l'évacuation. Cependant, le *Cayuga* n'avait pas pour première tâche de s'occuper de cette région; c'est pourquoi, après la conférence avec le commander Mihn, il partit pour Yonpyong-do afin de relever le navire de guerre australien *Tobruk*.

Tôt le matin du 9 janvier, le *Cayuga* entreprit sa tâche à Yonpyong et prit immédiatement des mesures pour coordonner les défenses navales et terrestres de la région. La force navale disponible était formée par le destroyer canadien et un navire de débarquement de chars accompagné d'une flotte de chalands de débarquement de véhicules et de personnel qui faisait partie de la Force Swanny. Les forces terrestres comprenaient une garnison de réguliers de la République de Corée sous le commandement d'un capitaine de l'Armée américaine et d'une force de guérilleros et de renseignement, semblable aux « Leopards » et appelée « Wolf Pack » (meute de loups), sous le commandement d'un major américain. Au cours de la matinée, tous les commandants engagés dans la défense de Yonpyong-do

\*On appelle région d'Haeju les eaux comprises entre la rive orientale de l'Haeju-man et l'île de Kirin.

vinrent à bord du *Cayuga* pour y tenir une conférence, puis ajournèrent celle-ci pour la reprendre l'après-midi à bord du *Ceylon*, qui venait d'arriver, sous la direction du Commandant de l'élément opérationnel 95.12. Lorsque le *Ceylon* repartit ce soir-là, l'unité opérationnelle 95.12.4 avait été formée, le *Cayuga* en assumant la direction à titre de commandant.

La première nuit du *Cayuga* en sa qualité de Commandant de l'unité 95.12.4 se passa sans incident mais, tôt le matin du 10 janvier, il reçut l'ordre de se porter à l'aide du chasseur de sous-marins 702 qui couvrait l'évacuation des guérilleros et des réfugiés civils de la région de Changnin. Les communistes s'étaient, semble-t-il, emparés de Changnin-do, mais de nombreux guérilleros qui la défendaient et un grand nombre de civils avaient pu fuir sur la petite île de Ponggot-to où ils subissaient le feu des batteries installées sur Changnin et sur la terre ferme. Peu après 9h., le *Cayuga* arriva au large de Changnin et, de concert avec le chasseur de sous-marins 702, entreprit le bombardement d'objectifs choisis sur l'île. Il fallait prendre bien soin de n'atteindre aucun des milliers de réfugiés qui avaient été laissés derrière et, d'après un de ces réfugiés qui réussit par la suite à quitter l'île et qui fut recueilli par le *Cayuga*, le feu de ce dernier était très précis. Trois jonques et plusieurs petits bateaux avaient été à peu près démolis, les troupes ennemies avaient subi de nombreuses pertes et un gros dépôt de riz, que le *Cayuga* avait par erreur pris pour une position entourée de sacs de sable, avait été complètement détruit. En plus de causer toute cette destruction, le bombardement avait permis à un cargo coréen léger et à cinq jonques d'évacuer tous les guérilleros et tous les réfugiés de Ponggot-to.

Peu après midi, alors que le *Cayuga* prenait position au nord de Changnin pour avoir une meilleure vue des troupes qu'il avait repérées au sommet d'une colline, ceux qui se trouvaient sur le pont entendirent des coups de canon. Croyant que le *Ceylan* pouvait être engagé dans un combat plus à l'ouest, le *Cayuga* poursuivait sa course sans se préoccuper quand, tout à coup, un obus explosa dans l'eau à environ 100 yards à tribord. Le destroyer changea rapidement de direction pour s'éloigner des hauts fonds et prendre le large, alors que tout autour de lui les eaux étaient soulevées par les explosions d'obus. Les artilleurs ennemis savaient pointer et, selon l'équipage du *Cayuga*, quelques-uns des obus tombaient beaucoup trop près. Un obus explosa si près qu'un marin qui se trouvait sur le gaillard arrière fut complètement trempé et, d'après le commandant, « on peut dire sans exagérer que d'autres tombaient à moins de vingt pieds<sup>6</sup> » du navire. Pendant que le *Cayuga* prenait le large, on repéra l'emplacement de la batterie ennemie, —deux ou trois canons d'environ 88 mm près d'Upcho-ri, —et on le nota pour s'y attaquer

ultérieurement. Durant l'engagement, les 88 mm tirèrent environ cinquante obus sur le *Cayuga* et ne cessèrent leur tir que lorsque la portée eut atteint 12,000 yards.

Juste à ce moment-là, le navire de guerre hollandais *Van Galen* apparut à l'horizon. Il avait ordre de relever le *Cayuga* dans sa tâche, qui consistait à couvrir l'évacuation désormais terminée de Ponggot-to; le *Cayuga* devait retourner à Yonpyong, quise trouvait sans protection navale, la péniche de débarquement de chars 602 étant partie se ravitailler. Le *Cayuga* aurait bien aimé se joindre au *Van Galen* et tenter de détruire la batterie de 88 mm, mais les circonstances ne justifiaient pas une telle ligne de conduite; en conséquence, le destroyer canadien retourna à Yonpyong-do.

Le reste de ce jour-là et durant la nuit du 10 au 11 janvier, le *Cayuga* fut très occupé à patrouiller les eaux entre Yonpyong et la terre ferme, parce que, en l'absence de la péniche de débarquement de chars 602, il avait une région plutôt vaste à couvrir. Toutefois, ce fut le calme complet, et le navire ne décela aucune circulation de jonques ennemies. Au cours de la nuit, il tira trente-deux coups de ses canons de 4 po. pour harceler divers objectifs de la terre ferme.

Le lendemain, 11 janvier, après l'agitation d'un jeu matinal de cache-cache parmi les plages de vase avec une jonque faussement accusée d'être ennemie par les guérilleros de l'île, le *Cayuga* se dirigea vers Techong-do pour se ravitailler en carburant auprès du navire-citerne. Une grosse mer l'empêcha de faire le plein de carburant et, vers le soir, il reçut l'ordre de se rapprocher des côtes pour rechercher un aviateur descendu près de Changnin-do. Cette mission fut vaine et, étant donné qu'il devait passer la nuit dans cette région, il en profita pour rendre la politesse à la batterie de 88 mm près d'Upcho-ri. S'étant rapproché à 8,000 yards, le *Cayuga* se déchargea de soixante-quatre obus de 4 po. contre l'emplacement des canons. L'ennemi ne répliqua pas, mais il était impossible de déterminer si cela tenait à la précision du tir du *Cayuga*, à ce que l'ennemi ne croyait pas avoir beaucoup de chance d'atteindre le destroyer dans l'obscurité ou simplement au fait qu'il s'était agi d'une batterie mobile retirée de la région depuis longtemps.

Tôt le lendemain matin, le *Cayuga* se rendit rapidement à Techong pour se ravitailler en carburant, puis retourna à Yonpyong-do, où il arriva à midi le 12 janvier; il passa le reste de la journée à conférer avec les défenseurs de l'île sur les problèmes touchant les défenses terrestres, l'escorte des jonques, l'évacuation des réfugiés non combattants et le déchargement d'un cargo léger qui devait arriver à l'île ce jour-là muni de provisions dont on avait grand besoin. Le soir, on apprit que le commandant de la force opérationnelle 95, le vice-amiral G. C. Dyer de la Marine américaine, arborant son pavillon au mât de l'*USE Rochester*, était

arrivé dans la région et avait assumé temporairement le commandement tactique des opérations sur la côte occidentale.

Durant la nuit, le *Cayuga* poursuivit sa patrouille habituelle contre les jonques et bombardait d'autres objectifs sur la terre ferme. Pour la première fois dans cette région, l'ennemi riposta, ouvrant un feu sans résultat d'un canon de 40 mm, feu qui fut rapidement réduit au silence par les 4 po. du destroyer. Le lendemain, 13, se passa sans incident, de même que la nuit qui suivit. Tôt le matin du 14 janvier, la péniche de débarquement de chars 602 et sa flottille de chalands de débarquement quitta la région pour aller passer quelque temps au port, au grand regret du *Cayuga* qui en était venu à les considérer comme des éléments très utiles et plaisants de l'unité opérationnelle 95.12.4.

À midi, le 14 janvier, le *Ceylon* arriva au large de Yonpyong et le commandant Plomer s'y rendit pour une conférence, après laquelle le *Ceylon* partit pour effectuer un bombardement d'objectifs terrestres que le *Cayuga* lui avait proposés. La vedette à moteur du *Cayuga* servit au transport d'une provision de grenades à main apportées par le *Ceylon* pour les défenseurs de l'île et, pendant qu'il s'acquittait de cette mission, le brouillard et la pluie s'abattirent sur la région. La radio de la vedette choisit ce moment pour se mettre en panne et la vedette perdit contact avec le destroyer. Il fallut une demi-heure au *Cayuga* pour retrouver sa vedette perdue. Au cours de ses recherches, le destroyer rencontra une jonque chargée de réfugiés qu'il escorta jusqu'à l'île.

Le soir, l'amiral Dyer arriva sur le *Rochester* et il y eut sur le navire amiral une grande conférence de tous les commandants chargés de la défense des îles de la région d'Haeju. L'amiral possédait et l'habileté et l'autorité nécessaires pour obtenir que les choses se fassent rapidement, et cette conférence eut de nombreux résultats utiles. Cette nuit-là, le *Rochester* et son destroyer d'escorte, l'*USS Collett*, participèrent à l'activité nocturne de l'unité opérationnelle 95.12.4 et se joignirent au *Cayuga* pour bombarder la terre ferme. La péniche de débarquement de chars 516 arriva durant la nuit pour remplacer le 602 et fut affectée à la patrouille anti-jonques.

Le matin du 15 janvier, la péniche de débarquement de chars 742 arriva pour évacuer les réfugiés et fut mise au travail immédiatement. Un peu plus tard, arrivèrent trois dragueurs de mines auxiliaires américains, venus pour entreprendre le dragage de nouveaux chenaux pour l'unité opérationnelle. Le *Cayuga* mit ces trois navires au courant et leur assigna leurs postes de nuit et d'urgence. Au cours de la matinée, il y eut une autre conférence avec l'amiral Dyer, qui se rendit à terre par hélicoptère, pour inspecter lui-même les défenses de Yonpyong-do avant de repartir sur le *Rochester*, à 11 h. 15.

Vu que le *Cayuga* devait être relevé le lendemain matin, il fut décidé de donner, cette nuit-là, un cadeau d'adieu à l'ennemi en le bombardant vigoureusement à courte distance. Après la tombée de la nuit, le *Cayuga* se rapprocha des côtes et ouvrit le tir de ses canons de 4 po. et de ses *Bofor*. Ce fut un bombardement spectaculaire qui entraîna les guérilleros amis installés sur l'île voisine de Mu-do à se joindre au *Cayuga* avec leurs armes légères. Les communistes crurent peut-être qu'il s'agissait d'une invasion, vu que des agents spéciaux firent rapport par la suite que les troupes ennemies sur la côte retraitsèrent à l'intérieur et ne revinrent pas à leurs positions avant le lendemain soir.

Le lendemain matin, 16 janvier, le navire britannique *Cockade* arriva pour relever le *Cayuga*, qui se dirigea alors vers Sasebo en route à destination de Hong-Kong pour deux semaines bien méritées de « R. et R. »\*.

L'autre mission importante entreprise par un destroyer canadien fut une patrouille de la côte orientale effectuée par l'*Athabaskan*. Il arriva au large de Wonsan le matin du 12 janvier, se mit en communication avec le Commandant du groupe opérationnel 95.2 et fut assigné à l'élément opérationnel 95.22 qui était chargé de la région s'étendant de Chaho à Chongjin. Les conditions sur la côte orientale étaient à peu près les mêmes qu'en novembre 1951 où un destroyer canadien, le *Sioux*, s'était trouvé pour la dernière fois dans cette région. L'interruption de la circulation routière et ferroviaire le long de la côte constituait encore la tâche la plus importante, étant donné que l'ennemi, sauf pour un peu de pêche illicite et de mouillage furtif de mines, ne tentait vraiment pas de contester le rigoureux blocus de l'ONU.

Cependant, la Marine n'était pas tout à fait satisfaite des résultats de la campagne d'interruption des communications et, la veille de l'arrivée de l'*Athabaskan* auprès de l'élément opérationnel 95.22, on mit en oeuvre un nouveau programme visant à accroître l'efficacité du tir naval et à coordonner le bombardement de la côte avec le bombardement aérien. Dans ce nouveau programme, cinq objectifs importants du chemin de fer de Songjin-Hungnam, tous particulièrement vulnérables au bombardement aérien et au tir de l'artillerie navale et difficiles à réparer, furent choisis. On confia à l'aéronavale de la force opérationnelle 77 la tâche de détruire ces objectifs (désignés par les mots de code *Package One*, *Package Two*, etc.) et de les maintenir en état de destruction. Les navires du groupe opérationnel 95.2 devaient collaborer à cette tâche en bombardant les objectifs à intervalles irréguliers tous les jours et toutes les nuits, pour harceler les équipes de réparation de l'ennemi. Lorsque le mauvais temps ou quelque autre raison empêchait les avions de bombarder les objectifs,

---

\*Repos et récréation.

ces navires prenaient sur eux toute la tâche d'empêcher la réparation des objectifs. Tous les objectifs, sauf *Package Five* dont s'occupa l'élément opérationnel 95.24, furent assignés à l'élément opérationnel 95.22.

L'autre moitié du nouveau programme d'interruption des communications était du seul ressort des navires chargés du blocus. Outre les objectifs précités, onze autres objectifs appelés *Derails* furent choisis soigneusement, tous sur la ligne de chemin de fer de Songjin-Hungnam et tous choisis pour leur vulnérabilité au tir naval. Chacun de ces objectifs devait recevoir la visite quotidienne d'un des navires de patrouille et être bombardé d'un certain nombre d'obus. On espérait que l'exécution de ce programme mettrait fin complètement au mouvement des approvisionnements le long du chemin de fer Songjin-Hungnam ou le réduirait à un filet sans importance, mais il ne devait pas en être ainsi. Durant toute la guerre, les communistes réussirent, au prix d'énormes sacrifices, à faire circuler les trains le long de la ligne sur la côte nord-est<sup>7</sup>.

Unité de l'élément opérationnel 95.22, l'*Athabaskan* participa aux premières opérations contre les objectifs *Package et Derails* et, pour lui, la semaine du 12 au 19 janvier fut assimilable à un long exercice de tir. Pour une raison ou pour une autre, les batteries ennemies, qui se montraient habituellement si combattives, furent très dociles durant la patrouille de l'*Athabaskan*, qui put lancer sur toutes sortes d'objectifs 1,292 obus de 4 po et tirer 5,860 obus de *Bofor* sans essayer quelque opposition que ce fût. Sauf pour les bombardements de la côte, la patrouille s'effectua sans incident notable, mais l'activité d'artillerie fut suffisante par elle-même. Ainsi que le faisait remarquer le commandant: «L'activité de la semaine s'est révélée un tonique merveilleux, non seulement pour les artilleurs, qui se sont vraiment bien comportés, mais aussi pour l'ensemble du navire<sup>8</sup>.»

Après être retourné à Sasebo, le 21 janvier, et y avoir passé quatre jours au ravitaillement, l'*Athabaskan* partit pour une mission d'escorte de porte-avions sur la côte occidentale, auprès de *FUSS Badoeng Strait*. Ce qui montre bien à quel point l'institution de la patrouille *Worthington*\* avait modifié la nature de la mission d'escorte, c'est qu'on peut dire que cette mission de l'*Athabaskan* fut beaucoup plus intéressante que sa mission récente sur la côte orientale. Étant donné l'intérêt qu'elle suscita et qu'elle comprit quelques-unes des premières patrouilles *Worthington*, il est bon de décrire par le détail cette mission particulière d'escorte de porte-avions accomplie par l'*Athabaskan*.

Le *Badoeng Strait*, escorté des navires américains *Radford* et *Fletcher* et de l'*Athabaskan*, commença des opérations de vol dans la mer Jaune le matin du 26

janvier. Le soir, après une paisible journée d'escorte, l'*Athabaskan* était détaché en patrouille *Worthington* dans les eaux au nord de Pengyong-do, à l'appui du navire solitaire de l'unité opérationnelle 95.12.2 qui était, à ce moment-là, la péniche de débarquement moyenne armée de fusées, le 401, des États-Unis. Durant cette période, les points les plus gravement menacés de la zone de patrouille de l'unité étaient les deux petites îles de Yuk-to et de Wollae-do<sup>9</sup>, et l'*Athabaskan* fut chargé de les protéger contre l'invasion. L'ennemi ne bougea pas de la nuit et le destroyer s'occupa à bombarder des objectifs sur la terre ferme près de Yuk-to, pour aller ensuite, au point du jour, refaire son plein de carburant à Techong-do avant de retourner auprès du porte-avions.

Dans la nuit du 29 au 30 janvier, ce fut de nouveau au tour de l'*Athabaskan* de partir en patrouille *Worthington*. Rien ne s'était passé durant les deux nuits de patrouille du *Radford* et du *Fletcher* dans l'unité opérationnelle 95.12.2, mais tout tendait à établir que l'ennemi songeait à attaquer Yuk-to ou Wollae-do sous peu et l'*Athabaskan* passa la nuit à illuminer les eaux de la côte intérieure des îles et à bombarder des objectifs sur la terre ferme pour bouleverser les préparatifs d'invasion. Il tira cinquante fusées éclairantes et 110 coups d'obus brisants mais, à part cela, la nuit fut tranquille.

Le *Radford* et le *Fletcher* prirent leur tour de patrouille et l'ennemi resta encore sans bouger. C'était le tour de l'*Athabaskan* la nuit du 1<sup>er</sup> au 2 février et en cela il eut de la chance, parce que l'élément opérationnel 95.11 avait reçu ordre de voguer loin vers le sud pour appuyer un convoi. Par conséquent, l'*Athabaskan* dut rester dans l'unité opérationnelle 95.12.2 jusqu'au matin du 3.

Au cours de la première nuit, il n'y eut rien de changé à la routine habituelle et l'*Athabaskan* s'occupa à illuminer les eaux entre Yuk-to et la terre ferme en tirant cinquante-neuf fusées éclairantes et à bombarder des objectifs d'invasion. Après le lever du jour, il navigua le long de la côte sud de la péninsule, tirant plus de 400 obus de 4 po sur des objectifs d'occasion et sur des villages occupés par des troupes près de la côte. Un des objectifs d'occasion était une grande jonque qui avait été tirée sur la plage et qui fut atteinte par six obus. À 8h.10, l'*Athabaskan* partit à destination de Techong pour refaire son plein de carburant.

Après s'être ravitaillé en carburant, l'*Athabaskan* avait encore le reste de la journée à remplir et le commandant de l'élément opérationnel 95.12 réjouit le commandant King en lui donnant la directive générale: «Continuez à harceler les objectifs sur la terre ferme.<sup>10</sup>» L'ordre fut exécuté fidèlement, l'*Athabaskan* naviguant lentement le long de la côte sud de la péninsule de Choppeki et engageant tout objectif en vue. Pendant que le navire s'occupait à cette tâche, une batterie terrestre

\*Voir p. 96.

de l'ennemi prit sur elle de rendre la pareille et tira environ quinze obus de 7 6 mm en direction de l'*Athabaskan*. Par bonheur, tous les obus tombèrent au delà de l'objectif; les 4 po et les *Bofor* du destroyer eurent vite fait de la réduire au silence.

À la tombée du jour, l'*Athabaskan* occupa son poste de nuit, à un mille au sud-ouest de l'extrémité sud de Yuk-to, alors que son compagnon, la péniche de débarquement moyenne armée de fusées, le 401, se plaçait à un mille et demi au sud-est. La nuit tombée, les deux navires commencèrent à illuminer la zone de danger au moyen de fusées éclairantes et à bombarder des objectifs rapprochés. La batterie qui avait engagé l'*Athabaskan* au cours de l'après-midi eut l'honneur de recevoir soixante autres obus de 4 po.

Le premier incident fâcheux de la nuit se produisit à 21 h. 30, lorsqu'un petit bateau se montra sur l'écran de radar entre Yuk-to et la terre ferme. On tira d'abord des fusées éclairantes, puis un obus brisant, mais, vu que le bateau paraissait se diriger de l'île vers la terre ferme, l'*Athabaskan* ne fit pas d'autre tentative pour le couler, songeant qu'il devait être conduit par des guérilleros ou des agents de renseignements amis. Toutefois, on garda le bateau en observation et on l'illumina à différents intervalles au moyen de fusées éclairantes; avant d'atteindre la terre ferme, il fit volte-face et revint vers l'île, mouvement qu'on prit pour une autre preuve de sa qualité d'ami. Environ une heure plus tard, ceux qui étaient sur le pont entendirent plusieurs rafales d'armes portatives sur l'île de Yuk-to, mais on n'attacha aucune importance à cet incident, étant donné l'empressement notoire des guérilleros coréens à tirer du fusil.

Tout fut calme pendant près de deux heures. À bord de l'*Athabaskan*, on commençait à penser que ce serait une autre nuit sans incident quand, tout peu après minuit, plusieurs batteries d'artillerie lourde sur la terre ferme ouvrirent le feu sur Yuk-to et sur le destroyer. Le feu que subissait l'*Athabaskan* venait du vieil ami de l'après-midi précédente et, encore une fois, le navire réduisit la batterie au silence. Il tourna ensuite ses canons sur les batteries qui bombardaient Yuk-to; la péniche de débarquement 401 leur tirait aussi dessus et, en moins d'une heure, toutes avaient cessé de faire feu.

Durant tout cet émoi, quelque chose se passait sur Yukto parce qu'on y tirait à intervalles irréguliers des fusées rouges et vertes. Puis, des bateaux mystérieux commencèrent à se montrer. L'*Athabaskan* en repéra quatre qui quittaient l'île et se dirigeaient vers le sud, et la péniche de débarquement 401 en repéra sept autres qui se dirigeaient vers le sud-est. Le commandant King croyait que ces bateaux étaient probablement occupés par des guérilleros amis qui tentaient d'évacuer l'île, mais la péniche de débarquement avait des doutes et ouvrit le feu sur eux, ce qui les fit retourner sur Yuk-to.

À 1 h. 30, le calme était revenu et la péniche de débarquement reçut par radio un message du chef des guérilleros qui faisait savoir de Yuk-to que tout allait bien. Lorsque le commandant de la péniche à fusées transmit ce renseignement à l'*Athabaskan*, il ajouta: « Je voudrais bien le croire », ce à quoi le commandant King ajouta: « Je crois qu'il ment comme un arracheur de dents<sup>11</sup>. » Cette observation spontanée était tout à fait justifiée car, le lendemain, on apprit que l'île était tombée aux mains d'une force venue furtivement faire un raid au cours de la nuit.

Peu après la fin des combats sur Yuk-to, le radar *Sperry* de l'*Athabaskan* repéra, à une distance de 7,600 yards, quatre petites embarcations, qui paraissaient se rendre sur Wollae-do. Croyant qu'il s'agissait de bateaux d'invasion ennemis, le destroyer se rapprocha à toute vitesse mais, à mesure qu'il se rapprochait de l'île, les contacts disparurent, se fondant avec l'écho renvoyé par l'île elle-même. Des fusées éclairantes ne révélèrent aucun signe de bateaux et tout parut tranquille sur Wollae-do; on en conclut donc, comme il fut confirmé par la suite, qu'il s'agissait probablement de bateaux « amis » qui revenaient d'un raid.

L'*Athabaskan* retourna donc à Yuk-to, s'arrêtant en route pour faire pleuvoir, sur la zone occupée par la batterie avec laquelle il avait eu un duel, 162 projectiles tirés par ses *Bofor*. Le reste de la nuit se passa dans le calme et, à l'aurore, l'*Athabaskan* tira soixante autres obus de 4 po. sur divers objectifs de la terre ferme avant de partir pour aller se ravitailler en carburant à Techong. Il retourna ensuite auprès du porte-avions.

L'*Athabaskan* passa les deux jours suivants dans le calme, escortant le porte-avions, pendant que les destroyers américains faisaient leur tour de patrouille dans les eaux autour de Yuk-to et de Wollae-do. Les deux destroyers, le *Radford* et le *Fletcher*, eurent deux patrouilles *Worthington* très actives, bombardant la terre ferme et Yuk-to qui venait de tomber aux mains de l'ennemi et appuyant les tentatives faites par les guérilleros pour reprendre l'île. Lorsque revint le tour de l'*Athabaskan*, le soir du 5 février, le statut de Yuk-to était encore incertain. Quand le navire arriva au large de l'île, il y trouva le mouilleur de mines auxiliaire léger 303 de la Corée, qui croisait lentement près de la côte et tirait de ses *Bofor* sur la terre ferme. Voici ce qui montre bien la difficulté des communications et de la liaison entre les divers groupes engagés dans la défense de l'île: même le commandant de l'unité opérationnelle 95.12.2 n'était pas au courant de la présence de ce mouilleur de mines. Lorsque l'*Athabaskan* lui demanda ce qu'il faisait là, il répondit: « Nous sommes de faction pour le sauvetage et nous attendons. » Le destroyer dut se contenter de ce renseignement<sup>12</sup>. Juste avant la tombée du jour, on vit

une jonque à voile quitter l'île et rejoindre le mouilleur de mines, qui lui donna la remorque et se dirigea vers Pengyong-do. Incapable d'obtenir des renseignements dignes de foi sur la situation militaire dans l'île de Yuk-to, l'*Athabaskan* considéra cet incident de la jonque comme une indication de la présence de l'ennemi dans l'île, de sorte que, lorsqu'il reçut ordre de partir pour occuper un nouveau poste de nuit au large de Mahap-to, il arrosa généreusement Yuk-to d'obus de 40 mm avant son départ.

L'île de Mahap, que l'*Athabaskan* devait désormais protéger contre une invasion prévue, se trouve à environ neuf milles au sud-est de Yuk-to. Elle est située à environ douze milles franc est de Pengyong-do et à moins d'un mille de la terre ferme de la péninsule de Yungmahap. Ainsi qu'il en était de toutes les autres petites îles situées si près du territoire ennemi, il était à peu près impossible aux navires de guerre de la protéger contre des raids furtifs menés dans l'obscurité, mais il fallait tenter de la protéger.

L'*Athabaskan* arriva au large de Mahap-to peu après la tombée du jour et passa la nuit à illuminer le chenal entre l'île et la terre ferme au moyen de fusées éclairantes lancées à intervalles irréguliers. La nuit se passa sans incident et, le matin, le destroyer se rendit à Techong pour refaire le plein de carburant et retourner ensuite auprès du porte-avions. C'était là la dernière patrouille *Worthington* de la mission car, lorsque le dernier avion eut terminé son vol ce soir-là (le 6 février), le porte-avions et son escorte partirent à destination de Sasebo. Cette mission d'escorte du porte-avions avait été de beaucoup la plus mouvementée de l'*Athabaskan* et de beaucoup différente des interminables et monotones missions d'escorte que les destroyers détestaient tant en 1950 et en 1951.

Durant tout le mois de février 1952, la situation resta à peu près la même qu'en janvier: peu d'action sur terre, beaucoup d'activité aérienne de la part de l'ennemi<sup>13</sup>, et une pression constante des communistes contre les îles situées au sud de la péninsule de Choppeki jointe à un emploi plus combatif des batteries côtières<sup>14</sup>. Toutes les unités de la Division canadienne de destroyers en Extrême-Orient combattirent dans la patrouille de la côte occidentale durant le mois et l'une d'entre elles, le *Nootka*, nouvellement arrivé, accomplit aussi une mission d'escorte du porte-avions. Cependant, la pression du travail était désormais assurément moindre que durant les trois derniers mois de 1951. Tous les destroyers canadiens eurent amplement de temps au port pour le repos et la remise en état.

Le *Sioux* termina sa seconde tournée coréenne le 12 février, lorsqu'il céda la place au *Nootka* à Sasebo, avant de partir pour le Canada, le 14. Sa dernière mission avait été une patrouille de la côte, du 29

janvier au 11 février, dans le territoire que la Division canadienne de destroyers en Extrême-Orient connaissait bien, autour de Chodo et de Sok-to. Le *Sioux* avait trouvé cette mission passablement plus calme que la dernière qu'il avait accomplie dans cette région, mais il y eut quelques moments palpitants. Le mauvais temps du milieu de l'hiver et les glaces flottantes atténuèrent beaucoup les risques de raids contre les deux îles principales. La petite île vulnérable de Ho-do, située au sud de Sok-to et à quelques centaines de mètres de Pipa-got, était la seule à exiger une surveillance étroite. Lorsque le temps et la glace permirent la navigation de petits bateaux, le *Sioux* passa ses nuits à illuminer les routes possibles d'invasion, à bombarder les positions de l'ennemi sur la terre ferme et à diriger l'activité du dragueur de mines coréen qui lui était attaché pour les patrouilles contre l'invasion. Il n'y eut qu'une alerte d'invasion, dans la nuit du 31 janvier, lorsque le dragueur de mines repéra deux petits bateaux qui tentaient de traverser de la terre ferme à Ho-do, mais quelques obus de 4 po. du *Sioux* les firent retourner en toute vitesse à la sécurité de la terre ferme. À plusieurs occasions, des batteries de mortiers et d'artillerie de la terre ferme ouvrirent le



**Le *Sioux* se fraie un chemin à travers les glaces dans la région de Chodo-Sok-to.**

feu sur Ho-do, mais elles cessaient toujours leur tir lorsque le *Sioux* pointait ses canons sur elles.

Cependant, c'est en plein jour que le *Sioux* eut la tâche la plus intéressante de cette patrouille. Jour après jour, lorsque les circonstances le permettaient, il bombardait la terre ferme, concentrant son feu sur les

cantonnements de troupes et sur les positions de canons et de mortiers. Les batteries côtières n'acceptaient pas ce traitement sans réagir; en quatre occasions, le *Sioux* servit de cible au feu de l'ennemi. À certains moments, le feu était dangereusement précis et le navire fut souvent encadré. Un des compagnons du *Sioux*, le destroyer américain *Porter field*, fut touché le 3 février par une batterie de la terre ferme en face de Chodo<sup>15</sup>, batterie avec laquelle le destroyer canadien avait plus d'une fois échangé des coups, mais le *Sioux* lui-même continua de jouir de l'immunité. Une autre fois, le dragueur de mines 304, qui était sous les ordres du *Sioux*, fut la cible des canons de 40 mm de l'ennemi, mais le destroyer et le dragueur coréen réduisirent l'ennemi au silence avant qu'il pût causer quelque dégât.

Un hélicoptère du *Rochester*, de la Marine américaine, s'approche du *Nootka*.



Un hélicoptère s'apprête à décoller du *Sioux* après avoir délivré un malade de Chodo.



Antérieurement, au cours de la patrouille, le *Sioux* avait pris la vedette dans une opération assez exceptionnelle. Il se trouva que, l'après-midi du 8 février, un des membres du détachement de sauvetage de l'Aviation américaine en poste sur Chodo tomba gravement malade et eut besoin des soins immédiats du médecin. À cause de la présence de glaces, le *Sioux* ne put envoyer son médecin à terre dans une embarcation; il fut donc décidé d'emmener le malade à bord du navire par hélicoptère. L'homme était trop malade pour descendre de l'hélicoptère de la façon classique, de sorte qu'on dut improviser une aire d'appontage sur le *Sioux*. On n'avait jamais tenté une telle opération auparavant, mais ce fut vite fait; à l'aide de pièces de bois, on étançonna le plafond sous le pont de la salle d'entreposage des *squids*, on dégageda le toit de toute obstruction et l'on obtint ainsi une aire d'appontage suffisante. Tout marcha rondement; un hélicoptère d'escorte fit deux appontages d'essai sur le nouveau pont et puis celui qui transportait le malade descendit en toute sécurité, ce qui fut sans doute une des premières fois qu'un hélicoptère atterrissait sur un destroyer. Un examen pratique par le lieutenant-chirurgien H. D. MacWilliam du *Sioux* révéla que l'homme souffrait d'appendicite et devait être opéré sans retard, de sorte que le *Sioux* vogua en toute vitesse vers le sud pour l'emmener au *Ceylon* qui était mieux aménagé pour une telle opération. À l'heure où le *Sioux* reprit son poste au large de Chodo, le patient avait été opéré et était hors de danger.

Le *Sioux* compléta la dernière patrouille de son second tour de service en Corée le matin du 11 février. Juste avant de lever l'ancre, il ouvrit le feu pour un dernier bombardement d'adieu sur quelques blockhaus ennemis de la terre ferme en face de Chodo, tirant en guise de flèche du Parthe un obus d'exercice solide de 4 po. sur lequel étaient inscrits les mots qui suivent, en coréen et en anglais: «Saluts du *Sioux*: son 3,570<sup>e</sup> obus.» Après avoir expédié ce message, le *Sioux* se dirigea vers le sud pour arriver le lendemain à Sasebo où, pour la première fois en plus d'un an, quatre destroyers canadiens se trouvèrent ensemble dans le port.

Cette réunion de la Division canadienne de destroyers en Extrême-Orient fut de courte durée car le *Cayuga* partit l'après-midi du même jour, le 12 février, pour entreprendre une autre patrouille en qualité de commandant de l'unité opérationnelle 95.12.4. Il arriva à Yonpyongdo le lendemain et, à compter de ce jour-là jusqu'au 8 mars, un destroyer canadien servit en qualité de commandant d'unité opérationnelle de la région d'Haeju. Durant toute cette période, il n'y eut pas beaucoup d'activité dans les eaux patrouillées par l'unité d'Haeju et ni le *Cayuga* ni l'*Athabaskan*, l'autre navire de service, ne fut surchargé de travail.

Au cours de la patrouille du *Cayuga*, l'ennemi tenta deux raids contre des îles amies, un contre Taesuap-to, dans la nuit du 23 au 24 février, et l'autre la nuit suivante contre Mu-do. Les deux fois, les bateaux présumément hostiles qui s'approchaient de l'île furent effrayés par l'approche du *Cayuga* et réussirent à fuir vers la terre ferme avant qu'on pût les intercepter ou les couler. Cependant, ce furent là des incidents isolés. Ordinairement, le *Cayuga* était occupé à des tâches plus prosaïques: patrouilles de nuit sans incident; aide aux chefs des forces terrestres à compléter leurs dispositifs de défense de Yonpyong et des îles voisines; aide à résoudre le problème des réfugiés; soins médicaux aux membres du personnel de l'ONU et des guérilleros; et les nombreuses petites besognes qui incombaient au navire du commandant de l'unité opérationnelle dans ses fonctions de défense des îles. En somme, ce fut une patrouille plutôt tranquille, à tel point que, dans un message au commandant de l'élément opérationnel qui se trouvait sur le *Ceylon*, le commandant parla de son commandement comme du «paradis paisible de piété et de prudence de Plomer<sup>16</sup>».

L'*Athabaskan* assuma le commandement de l'unité opérationnelle pour la période allant du 25 février au 8 mars, et sa patrouille ne fut guère plus mouvementée que celle du *Cayuga*\*. Bien entendu, il y eut les alertes et les excursions habituelles, mais toutes furent d'importance secondaire. Une fois, l'*Athabaskan* participa à un débarquement de guérilleros, opération qui promettait d'être plus intéressante que la plupart de ses occupations courantes. Cette promesse ne fut pas remplie. Opération amphibie, ce raid ne fut pas impressionnant: une bande de guérilleros partie de Mu-do sur deux jonques à voiles pour prendre la petite île de Yuk-som. Le raid eut lieu à la tombée de la nuit, le 29 février. Pendant que, du large, l'*Athabaskan* arrosait l'île et la terre ferme en face de l'île de tous ses canons, les guérilleros s'élancèrent à l'assaut de Yuk-som, leurs armes automatiques crachant la mitraille traçante. Dans la nuit tombante, c'était vraiment un spectacle impressionnant, mais la suite fut assez décevante. L'ennemi qui occupait l'île s'était, semble-t-il, retiré furtivement sur la terre ferme quelques heures avant le raid et, lorsque les guérilleros s'élancèrent sur la plage, ils trouvèrent l'île en possession d'une poignée de non combattants âgés.

---

\*L'*Athabaskan* devait faire de l'escorte de porte-avions mais, lorsque les ordres d'affectation arrivèrent du commandant de l'élément opérationnel 95.12, le commander King répondit par un message simple et bref qui se lisait ainsi: « Saint-Luc, chapitre 22, verset 42. » (Il s'agissait de la prière: « Père, si tu veux, éloigne de moi ce calice; cependant, que ce ne soit pas ma volonté, mais la vôtre qui se fasse! » On ne sait pas si ce signal influença le commandant de l'élément opérationnel, mais les ordres de l'*Athabaskan* furent modifiés et il reçut par la suite la mission d'Haeju.

Si l'on fait abstraction de ce raid sur Yuk-to et de quelques bombardements de la part du navire, la mission de l'*Athabaskan* en qualité de commandant de l'unité opérationnelle 95.12.4 ne fut guère intéressante au chapitre des opérations contre l'ennemi, mais sa patrouille, par ailleurs tranquille, fut assombrie par un triste accident qui coûta la vie à douze membres du personnel de l'ONU, y compris quelques-unes des figures-clés dans la défense des îles d'Haeju. Tôt le matin du 3 mars, L'*Athabaskan* se détacha de l'unité opérationnelle de Yonpyong pour aller refaire son plein de carburant à Techong-do, le commandant de la péniche de débarquement de chars assumant le commandement de l'unité opérationnelle. Peu après le départ de l'*Athabaskan*, un grand chaland de débarquement de personnel attaché à la péniche de débarquement de chars 561 quitta son poste aux côtés du cargo léger de l'armée américaine, le *FS-351*<sup>17</sup>, pour examiner la situation sur Mu-do. Le mauvais temps l'empêchant de s'échouer, le chaland retourna près du navire de l'Armée, puis se mit en route pour rejoindre son navire d'attache. Parmi ceux qui étaient à bord du chaland, se trouvaient le commandant de la Division des péniches de débarquement de chars qui fournissait des navires pour la défense des îles sur la côte occidentale et deux majors de l'Armée américaine chargés de diriger l'activité des guérilleros « Wolfpack » dans la région d'Haeju<sup>18</sup>. Lorsque le chaland se mit en route, la mer était grosse mais pas à un point dangereux; les moteurs du chaland fonctionnaient bien, de même que son appareil de radio. De fait, tout allait bien et il n'y avait pas lieu de s'inquiéter.

Le chaland ne rejoignit jamais son navire d'attache. Au retour de l'*Athabaskan*, à 15 h. 45, qui venait reprendre le commandement de l'unité opérationnelle, les recherches étaient déjà commencées. Pendant les vingt-quatre heures qui suivirent, navires et petites embarcations de toutes sortes, aidés par des hélicoptères et des appareils du porte-avions, scrutèrent les eaux autour de Yonpyong-do, mais on ne trouva pas un seul survivant. On recueillit quelques débris d'épave et quelques vêtements qui avaient appartenu aux naufragés, mais ce fut tout. L'embarcation avait sombré en cours de route ou, ce qui est plus probable, avait heurté un rocher et coulé à pic. À cause du temps froid, les victimes s'étaient emmaillottées dans des vêtements chauds; une fois dans les eaux glacées, emportés par des courants surnois, ils n'eurent pas la chance d'atteindre la rive. On n'en revit jamais aucun, mort ou vivant.

Le 8 mars, l'*Athabaskan* fut relevé de son commandement de l'unité opérationnelle 95.12.4 par le *Cossack* de la Marine royale et, après s'être arrêté à Sasebo pour refaire son plein de carburant, il mit le cap sur Hong-Kong pour deux semaines impatiemment

attendues de « Repos et de Récréation ». Sauf pour une couple de jours passés dans un camp de repos au Japon, l'automne précédent, la grande majorité de l'équipage du navire n'avait pas eu une seule permission de vingt-quatre heures depuis l'escale que le navire avait faite à Pearl Harbor en août 1951.

Le dernier membre de la Division canadienne de destroyers en Extrême-Orient, le *Nootka* (Commander R. M. Steele, MRC), de retour pour son second tour de service dans les eaux coréennes, ne reçut pas, pour sa première patrouille, la mission habituellement confiée à un nouveau venu, mais fut envoyé directement au service de défense des îles, le 15 février. Après une nuit de patrouille *Worthington* au large de Pengyong-do, le *Nootka* rejoignit l'unité opérationnelle de Chodo-Sok-to. Les huit jours de service qu'il passa dans cette unité s'écoulèrent à peu près sans incident extraordinaire; de fait, avec son compagnon, il eut plus de difficulté avec les glaces dans les détroits entre les îles et la terre ferme qu'avec l'ennemi. Le 23, le *Nootka* se rendit auprès de l'élément opérationnel 95.11 pour son tour d'escorte du porte-avions, restant auprès de l'élément jusqu'au 4 mars. Au cours de cette période, il accomplit plus que sa part de patrouilles *Worthington*, — au nombre de six, — toutes dénuées d'intérêt.

De fait, tout le mois de mars 1952 fut singulièrement tranquille pour les navires de la Division canadienne de destroyers en Extrême-Orient. Sauf pour le tour de service de l'*Athabaskan* au commandement de l'unité opérationnelle dans la région d'Haeju durant les huit premiers jours du mois et pareil rôle pour le *Nootka* durant les cinq derniers jours, les destroyers canadiens passèrent le reste de leur période opérationnelle à l'escorte de porte-avions. Il ne se produisit aucun événement de grande importance. L'escorte même du porte-avions était toujours aussi calme et monotone et, même au cours des patrouilles *Worthington*, les navires passaient leur temps à du patrouillage de routine et au bombardement d'objectifs ennemis indiqués par le quartier général des guérilleros sur Pengyong-do. Les rapports donnent un peu à penser que les destroyers canadiens furent peut-être l'objet d'un régime un peu préférentiel dans l'assignation d'importants objectifs de bombardement, parce qu'à ce moment-là le lieutenant Saxon du *Cayuga* était l'officier de liaison navale sur Pengyong-do<sup>19</sup>, mais, même avec cette assistance amicale, les navires de la Division canadienne de destroyers en Extrême-Orient ne trouvaient guère leurs patrouilles *Worthington* trop mouvementées. On peut avec raison qualifier de courant le tour du *Nootka* au commandement de l'unité opérationnelle dans la région d'Haeju durant les cinq derniers jours de mars, encore que certains signes fissent croire que le calme prendrait fin bientôt. Par exemple, certains indices faisaient croire

que l'ennemi massait des troupes sur Chomi-do et sur la péninsule de Changdong en vue d'une attaque contre Yongmae-do à travers les plages de vase<sup>20</sup>. Et puis, avec la disparition de la glace, les pêcheurs coréens commençaient à sortir en force, ce qui compliquait grandement la tâche déjà difficile des navires des Nations Unies, qui consistait à contrôler les petites embarcations dans leur région, et rendait beaucoup plus facile à l'ennemi de déclencher avec succès des attaques furtives dans de petites jonques. Toutefois, lorsque le *Nootka* fut relevé le 10 avril, l'ennemi n'avait pas déclenché de campagne concertée contre les îles amies de l'Haeju.

Si les perspectives de l'avenir n'étaient pas brillantes dans la région d'Haeju, elles étaient décidément sombres quand on envisageait l'ensemble du conflit coréen. Depuis des mois, les pourparlers de paix à Panmunjom ne faisaient aucun progrès, et l'on n'entretenait peu d'espoir de sortir de l'impasse dans un avenir prévisible. De fait, certains signes faisaient croire que les communistes se préparaient peut-être à reprendre la guerre. C'est en mars que les communistes chinois commencèrent leur grande campagne visant à faire passer les États-Unis pour coupables du crime de guerre biologique en Corée aux yeux du monde. Bien entendu, ils avaient déjà porté, sans préciser, de vagues accusations de guerre biologique et chimique, mais la campagne de mars était différente; toutes les ressources de propagande de la Chine rouge et de ses alliés furent mises à contribution pour « prouver » leurs accusations manifestement absurdes.

Cependant, si les accusations de guerre biologique témoignaient d'une combativité croissante des Chinois\*, il y avait d'autres indices du contraire. En effet, c'est aussi en mars que les troubles de prisonniers de guerre, en particulier sur Koje-do, commencèrent à assumer de graves proportions. Cela démontrait assez bien que les Chinois souhaitaient effectivement un armistice, mais qu'ils le voulaient à leurs propres conditions. En organisant des émeutes et en répandant le sang dans les camps de prisonniers de guerre, peut-être était-il possible d'embarrasser le Commandement de l'ONU à tel point que ce dernier serait content de se défaire à n'importe quelles conditions de ses prisonniers, source d'ennuis. En outre, la violence sanguinaire des chefs communistes dans les camps pourrait peut-être intimider les prisonniers anticommunistes qui, auparavant, étaient disposés à résister au rapatriement.

Les négociateurs chinois s'étaient montrés assez combattifs jusqu'à ce moment-là mais, lorsque, le 19

---

\*L'accumulation de matériel militaire de la part des communistes en Corée était, bien entendu, un autre indice qui faisait croire qu'ils projetaient peut-être de reprendre la guerre totale.

avril, on leur dit que les interrogatoires de l'ONU avaient révélé que, sur 132,000 prisonniers détenus en Corée du Sud, 70,000 seulement étaient disposés à retourner dans leur pays natal, ils devinrent tout à fait intransigeants. En mai, éclatèrent en grand les émeutes de l'île de Koje et les forces de l'ONU durent recourir aux mesures les plus rigoureuses pour rétablir l'ordre. Même alors, après le rétablissement de l'ordre, on ne pouvait guère dire que l'ONU exerçait l'entière autorité sur tous ses prisonniers de guerre. En juin, il y eut recrudescence des combats terrestres, les communistes sondant les lignes de l'ONU avec beaucoup de vigueur et intensifiant leur feu d'artillerie et de mortier. Ainsi, le 15 juin, les positions de l'ONU furent la cible du plus grand nombre d'obus tirés en un jour par les communistes depuis le début de la guerre (quelque 17,600 obus d'artillerie et de mortier<sup>21</sup>). Vers la fin du mois, du 23 au 26 juin, le Commandement de l'ONU déclencha ses coups puissants et controversés contre les usines hydro-électriques du Yalou, premiers d'une série de raids de bombardement visant à « frapper où ça fait mal<sup>22</sup> ». On n'avait guère de raison d'espérer, à la fin de juin 1952, que la guerre de Corée prendrait bientôt fin.

Durant ces trois mois d'avril, de mai et de juin, alors que la situation s'aggravait graduellement à Panmunjom et que s'évanouissaient les espoirs d'un armistice, les destroyers canadiens poursuivirent leurs opérations à peu près comme au cours des trois mois précédents. L'un d'entre eux, le *Nootka*, fit un tour de service sur la côte orientale, où il ajouta à sa réputation d'efficacité et de combativité. Tous accomplirent plusieurs missions d'escorte des porte-avions et exécutèrent de nombreuses patrouilles *Worthington*, et tous servirent dans la défense des îles, principalement dans la région d'Haeju. Encore que leurs fonctions durant ces trois mois fussent les mêmes que durant les trois mois précédents, les navires de la division canadienne constatèrent qu'il y avait désormais beaucoup d'activité sur la côte occidentale, tant de la part des guérilleros amis que de la part de l'ennemi. De fait, l'*Athabaskan* devait trouver une de ses patrouilles dans la région d'Haeju plus mouvementée que n'importe quelle des patrouilles qu'il avait exécutées durant la première crise de la défense des îles, en décembre 1951.

On a déjà mentionné le tour du *Nootka* au commandement de l'unité opérationnelle de la région d'Haeju, qui prit fin le 10 avril. Ce fut la seule patrouille d'un destroyer canadien dans la région d'Haeju au cours du mois. Le *Cayuga* servit dans l'unité de Chodo au cours d'avril, soit du 6 au 16 et, apparemment, jugea son tour de service vraiment trop calme, parce qu'on trouve dans le rapport des opérations des allusions au « calme pastoral de Chodo du sud » et à la « reprise du sommeil perdu et du retard dans la paperasserie ». Toutefois, la

patrouille eut ses bons moments. Ainsi en fut-il lorsque le commandant de l'unité opérationnelle, lors de sa première mission dans la région, informa le *Cayuga* qu'il avait été envoyé servir dans l'unité opérationnelle 95.12.1 « afin de mieux connaître les difficultés qui se présentent dans ces eaux<sup>23</sup> ». Cette observation amusa beaucoup tout le monde à bord, d'autant plus que, quelques jours plus tard, sur l'ordre direct de l'amiral Scott-Moncrieff lui-même, le *Cayuga* fut assigné à la patrouille de nuit entre Sok-to et la péninsule de Wolsari, patrouille que l'unité opérationnelle avait interrompue à cause des risques de la navigation et du danger que présentaient les batteries ennemies. Cependant, même cette patrouille *Hookah* se révéla calme, et la seule occasion où le *Cayuga* courut quelque danger durant sa mission à Chodo se produisit lorsque le remorqueur de sauvetage *USS Ute* accosta le destroyer sans tenir suffisamment compte du vent et du courant.

Durant tout le reste d'avril, les seules missions entreprises par les navires canadiens furent des missions d'escorte de la force de porte-avions de l'élément opérationnel 95.11 sur la côte occidentale mais, même si ces missions entraînaient les navires dans de nombreuses patrouilles *Worthington* parmi les îles de la côte, il ne se produisit aucun incident d'intérêt particulier.

En mai, les destroyers canadiens furent assez occupés mais, sauf pour le *Nootka*, qui reçut une mission de patrouille sur la côte orientale, aucun d'entre eux ne fut engagé dans quelque opération intéressante ou importante. Le *Cayuga* exécuta une patrouille avec l'unité de Chodo, la dernière de son second tour de service en Corée, du 10 au 18 mai, durant laquelle il mena les habituelles patrouilles nocturnes contre l'invasion et bombarda des positions ennemies sur la terre ferme. À plusieurs occasions durant ces bombardements, il navigua près de la côte, tentant d'amener les batteries ennemies à révéler leurs positions, mais son défi ne fut relevé qu'une fois et alors par un seul canon qui tira trois coups sur lui sans atteindre son but. Bien que quelques-uns des bombardements du *Cayuga* eussent été très efficaces, ils étaient relégués plutôt dans l'ombre par ceux d'une péniche de débarquement moyen armée de fusées, qui était de l'unité opérationnelle et qui, pendant que le *Cayuga* tirait quelques douzaines d'obus, pouvait en quelques minutes arroser de centaines de fusées de grandes étendues du territoire ennemi.

Le Chef du personnel naval, le commodore J. C. Hibbard, D.S.C. avec agrafe, C.D., MRC, se trouvait à ce moment-là en visite des destroyers canadiens en Extrême-Orient. Il passa plusieurs jours à bord du *Cayuga* durant sa patrouille de Chodo. Il accompagna le navire dans ses fonctions régulières de patrouille et de bombardement, mais ce qui lui plut de façon particulière,



**Le commodore J. C. Hibbard inspecte une partie de l'équipage d'un JML-302, de la Marine coréenne. Le Lt Pack Cyun Do est à la droite du commodore.**

ce fut une visite qu'il rendit au vieil ami du *Cayuga*, le *JML-302* commandé par le lieutenant Pack Cyun Do, qui avait servi souvent avec le *Cayuga* et toujours avec distinction, au cours des nombreuses patrouilles du destroyer dans la région de Chodo. Si cette visite amicale plut à l'équipage du *Cayuga*, elle plut davantage à l'équipage coréen et resserra encore les liens de grande amitié qui existaient déjà entre les navires de la Division canadienne de destroyers en Extrême-Orient et ceux de la Marine de la République de Corée.

Le *Cayuga* tira le dernier obus de son second tour de service en Corée le matin du 18 mai et partit pour le Japon. Il s'arrêta en route pour refaire le plein de carburant à Techong-do et remettre les dossiers du Commandement de la Division canadienne de destroyers en Extrême-Orient au commandant King de l'*Athabaskan* qui devait relever le commandant Plomer au commandement des destroyers canadiens en Extrême-Orient au départ du *Cayuga* pour le Canada. Le navire quitta enfin Tokyo à destination du Canada le 1<sup>er</sup> juin. Durant son second tour de service, comme durant le premier, il s'était acquis une réputation bien méritée de combativité et d'efficacité générale; nombreux et élogieux furent les messages qu'il reçut à son départ du théâtre des opérations.

Au cours du mois de mai, l'*Athabaskan* accomplit une mission qui avait ceci d'exceptionnel que c'était la première fois qu'un destroyer canadien exécutait une patrouille entière en qualité de commandant de l'unité opérationnelle de Pengyong, la 95.12.2. Ce fut une patrouille assez active, et l'*Athabaskan* fut tenu très occupé aux bombardements et aux opérations contre les jonques, mais il ne se produisit aucun incident qui présentât beaucoup d'intérêt.

La patrouille que le *Nootka* effectua du 28 mai au 9 juin fut la plus remarquable de la période. Le *Nootka* arriva au large de Yang-do, au nord-est de Songjin, le 28 mai, pour relever le navire de guerre australien *Warramunga* au sein de l'élément opérationnel 95.22 qui, à ce moment-là, comprenait, outre le destroyer australien, les navires américains *Endicott* (commandant d'unité opérationnelle), *Fowler*, *John W. Thomason* et *Swallow*. La campagne d'interruption des communications contre le chemin de fer côtier était encore la plus importante des fonctions de l'élément opérationnel, mais ses navires menaient aussi, à ce moment-là, une offensive vigoureuse contre les jonques et les sampans de la Corée du Nord, offensive qui visait, non seulement à arrêter la pêche et le mouillage furtif de mines, mais aussi à prévenir la répétition du récent raid amphibie exécuté le 19 février contre le groupe de Yang-do. Toutefois, tout n'allait pas toujours au goût des navires de la côte orientale dans la campagne contre les communications et contre les jonques, parce que les batteries côtières de l'ennemi se montraient de plus en plus combattives et précises. En mars 1952, ces batteries côtières n'avaient atteint que deux navires américains; en avril, le nombre avait monté à six et, lorsque le *Nootka* arriva en mai, sept autres navires avaient déjà été atteints<sup>24</sup>. Le *Nootka* devait vite apprendre que cette statistique, au moins, ne trompait pas et que ce qu'on racontait aux environs de Sasebo au sujet de la précision meurtrière des batteries de la côte orientale n'était guère exagéré.

La première fois que le *Nootka* essuya le feu de ces canons fut le matin du 30 mai lorsque, en compagnie du *Thomason*, il allait bombarder des objectifs près de Kyongsong au sud de Chongjin. Le *Nootka* avait tiré sur des positions d'artillerie dans la région de Kyongsong pendant à peu près une demi-heure et venait juste de pointer ses pièces sur une grande jonque tirée sur la plage lorsque huit canons, en position le long de la côte, ouvrirent le feu simultanément sur lui. Leur tir était rapide et affreusement précis; la troisième salve était déjà tirée sur le *Nootka* immédiatement après l'explosion des premiers obus, dont certains tombèrent à moins de dix yards du navire. La seconde salve se révéla encore plus rapprochée et plusieurs obus tombèrent sous l'évasement du flanc de tribord, à la hauteur du navire, si près que ceux qui se trouvaient sur le pont purent voir les points d'impact. Le souffle de l'explosion arracha le casque d'acier de la vigie qui se trouvait à son poste d'observation, l'étourdissant temporairement, et projeta des jets d'eau sur le pont et dans l'appareil de visée.

Dès que l'ennemi ouvrit le feu, le *Nootka* partit en avant toute, zigzaguant pour éviter les obus pendant qu'il projetait un écran de fumée pour couvrir la retraite du *Thomason* qui, lui aussi, était sous le feu de l'ennemi. C'est alors que se produisit un très heureux accident, qui

peut fort bien avoir évité au *Nootka* d'être atteint. Dès que le destroyer commença à cracher de la fumée, la cheminée arrière prit feu et, chaque fois que les canons du navire tiraient une salve, d'énormes bouffées de fumée, de flammes et d'étincelles sortaient de la cheminée. Toutefois, ce spectacle inusité fut utile car il est à peu près certain qu'il fit croire à l'ennemi que ses obus touchaient au but avec une merveilleuse régularité. Quoi qu'il en soit, ses salves tombaient le long du navire, suivant la trace de ses mouvements. Le *Nootka* redressa sa course, même s'il « lui répugnait beaucoup de déranger un jeu si amical<sup>25</sup> ». Pendant tout ce temps-là, la distance s'était accrue et, à 9,000 yards, les obus de l'ennemi commencèrent à tomber derrière le navire. À 12,000 yards, le destroyer était apparemment hors de danger, mais il n'en continua pas moins sa course jusque dans un banc de brume, portant la distance à 14,000 yards, avant de faire volte-face et de revenir rapidement pour avoir le dernier mot. Quoique le *Nootka* réduisit la distance à 11,000 yards pour tirer de toute la puissance de ses canons sur les batteries qui l'avaient provoqué, celles-ci ne rouvrirent pas le feu et le *Nootka* put se retirer avec dignité. Sur le chemin du retour à Yang-do, les membres de l'équipage s'amuserent à recueillir comme souvenirs des fragments d'obus de l'ennemi; il s'en trouvait partout sur les ponts supérieurs et l'on en trouva même, dit-on, dans la cuisine.

Le 1<sup>er</sup> juin, le *Nootka* se trouva de nouveau sous le feu de batteries installées juste au sud de Chongjin, mais ce fut une petite affaire, comparée à la précédente. Durant le jour, au cours de sa patrouille, il croisait le long de la côte depuis Hungnam au sud jusqu'à Chongjin au nord, bombardant le chemin de fer de la côte, les positions de batteries côtières, les jonques et les sampans échoués sur la plage et d'autres objectifs convenables. La nuit, il se rapprochait davantage de la côte, pour surveiller les bateaux de pêche, exécuter son feu régulier de harcèlement sur les divers objectifs *Package* et *Derails*\* et, à l'occasion, pour engager des objectifs fortuits tels que des convois de camions qui empruntaient la route de la côte. Ce fut assurément une patrouille très active, surtout pour les artilleurs, car, de son seul armement principal, le navire tira plus de 2,000 obus.

Vers la fin de la patrouille, le *Nootka* fut aux prises avec une opération assez exceptionnelle. Il lui était arrivé souvent, pendant ses patrouilles régulières au sud de Songjin, d'observer des sampans de pêche au travail dans la baie qui sépare Yongdae-gap et l'embouchure de la rivière Namdae; ces sampans ne s'étaient jamais trouvés loin de la côte et, chaque fois que le navire était apparu, ils s'étaient vite retirés. Toutefois, le soir du 6 juin, lorsque le *Nootka* contourna la pointe de Yongdae

\*Voir p.100.

dans le cours de sa patrouille ordinaire, il observa deux petites flottilles de sampans, une de quatre et l'autre de cinq, pêchant assez loin de la rive. On ne pouvait tolérer un tel mépris de la puissance navale des Nations Unies; le *Nootka* changea de direction pour charger à toute vapeur dans la baie. Pendant qu'il s'avavançait, il ouvrit le feu d'un de ses canons et, peut-être plus par chance que par habileté, détruisit un sampan à son second coup. Lorsqu'il se trouva à 1,600 mètres de la rive, le navire s'arrêta et largua toutes ses embarcations pour une «chasse générale». Malheureusement, les sampans avaient une longue avance, mais les embarcations du destroyer ne lâchèrent pas la poursuite et rattrapèrent un des sampans à environ vingt-cinq yards de la rive, en face de la ville de Yohaedin. Les trois pêcheurs pris dans le sampan capturé étaient des durs, et il fallut user de fermeté pour les persuader de se constituer prisonniers de guerre. Pendant ce temps-là, les équipages des autres sampans avaient atteint la rive et halé leurs embarcations jusque dans la ville, parmi les maisons. Les équipes des embarcations du navire voulaient toutes débarquer et aller saisir ces sampans, mais comme on craignait la présence de champs de mines le long de la plage, on rappela toutes les embarcations. Les dégâts déjà infligés suffisaient, croyait-on, pour décourager pendant quelque temps les pêcheurs d'exercer leur métier dans cette région. Une chose est certaine, c'est que le *Nootka* ne revit pas de pêcheurs dans la baie.

Le reste de la patrouille du *Nootka* fut affaire de routine, et le *Constance*, de la Marine royale, le releva le 9 juin. Le *Nootka* partit alors à destination de Sasebo, où il arriva l'après-midi du 10, pour refaire le plein de carburant avant de se diriger vers Hong-Kong où il allait passer deux semaines de « R. et R. ».

Le 12 juin, l'*Iroquois* (Commander W. M. Landymore, C.D., MRC) arriva à Sasebo pour remplacer le *Cayuga* qui était parti le 1<sup>er</sup> à destination du Canada. L'*Iroquois* resta à Sasebo jusqu'au 23 juin et passa le reste du mois à effectuer une patrouille qui ne fut marquée d'aucun incident, en compagnie du porte-avions américain *Bataan*, sur la côte occidentale.

À part le raid du *Nootka* sur la côte orientale, la patrouille de beaucoup la plus intéressante et la plus mouvementée d'un navire canadien au cours du mois fut celle que mena l'*Athabaskan*, alors qu'il commandait l'unité opérationnelle 95.12.4 du 8 au 16 juin. Durant ces huit jours, il fut presque continuellement au combat, repoussant un raid de l'ennemi ici, mettant fin là à une « invasion par les plages de vase », appuyant ailleurs un débarquement de guérilleros amis, et, de façon générale, courant ici et là en tirant de ses canons dans toutes les directions.

Les combats commencèrent la première nuit du commandement de l'*Athabaskan*. Le navire était à

l'ancre au large de Taesuap-to dans l'estuaire supérieur, lorsqu'il observa des balles traceuses dans le voisinage de Mu-do. Il devint vite évident que l'on attaquait Mu-do par mer. Après avoir commandé à la péniche de débarquement de chars 1089 de le remplacer au poste de Taesuap, l'*Athabaskan* partit immédiatement à la rescousse. Toutefois, lorsqu'il arriva à Mu-do, l'attaque était terminée; la quarantaine de guérilleros qui se trouvaient dans l'île l'avait repoussée. Le groupe d'attaque était formé de six jonques à voile et d'une à moteur; les guérilleros affirmèrent qu'ils avaient coulé quatre des jonques à voile et qu'ils comptaient eux-mêmes deux blessés. L'*Athabaskan* doutait un peu de cette affirmation mais, le lendemain matin, il observa une quantité assez grande de débris qui flottaient dans la région. Avant de se retirer, l'*Athabaskan* infligea à la terre ferme en face de Mu-do une canonnade de 667 coups de ses 40 nmi pour décourager tous maraudeurs ennemis qui auraient été tentés de reprendre l'attaque.

La nuit qui suivit fut calme, mais l'ennemi fit une autre tentative dans la nuit du 10 juin. L'*Athabaskan* était à son poste de nuit au large de Mu-do lorsque, à 22h., il entendit un tir rapide provenant de la terre ferme au nord-ouest de l'île, et le sonar capta des explosions sous-marines, comme si des obus éclataient. Quelques instants plus tard, il observa des balles traceuses dans la direction de Yongmae, de l'autre côté de la baie, près de la tête de l'estuaire. L'*Athabaskan* dut se demander où était la feinte et où se produisait l'attaque réelle. Mu-do était très faiblement défendue, mais on ne pouvait s'en approcher que par eau; Yongmae-do était fortement défendue, mais on pouvait, à marée basse, l'atteindre en traversant les plages de vase entre l'île et la terre ferme. Ce qui fit pencher la balance en faveur de Yongmae-do fut le fait que c'était une île beaucoup plus importante que Mu-do. L'*Athabaskan* se dirigeait donc vers l'est, tirant des obus éclairants au-dessus du chenal qui séparait Mu-do de la terre ferme, pendant qu'il se retirait, pour donner le change à l'ennemi et lui faire croire qu'un navire des Nations Unies se trouvait dans les parages.

À cause de la marée basse, l'*Athabaskan* ne pouvait pas se rapprocher de Yongmae plus que dans la région de Taesuap-to. Lorsqu'il arriva sur les lieux, le quartier général de guérilleros dans Yonpyong, qui était en communication avec les guérilleros de Yongmae, l'informa qu'il y avait un fort élément de troupes ennemies sur Kobuk-som, île située près de Yongmae. Quarante coups de canon de 4 po. dispersèrent ces troupes mais, par la suite, l'*Athabaskan* n'eut aucun moyen d'utiliser sa puissance de feu parce qu'il manquait de moyens de repérage et de communication et dut se contenter d'illuminer les plages de vase pour ceux qui défendaient l'île. Ceux-ci, d'ailleurs, se comportaient vraiment assez bien et opposaient un solide barrage de

mortiers, de mitrailleuses et d'armes portatives. Un «Flaeship\*» de la Cinquième force de l'air arriva au-dessus de la région à 0 h. 23 et survola la région le reste de la nuit, relevant l'*Athabaskan* dans son rôle d'illumination. À 3 h. 30, l'attaque avait été repoussée et les troupes ennemies s'étaient enfuies sur la terre feinte pour se préparer à la prochaine tentative.

À 2 h. 30, le *Comus* de la Marine royale arriva sur les lieux, ayant été détourné de sa patrouille *Worthington*, et fut envoyé pour soutenir Mu-do. Cependant, le bombardement de Mu-do avait été, apparemment, une feinte et l'île n'avait pas été attaquée.

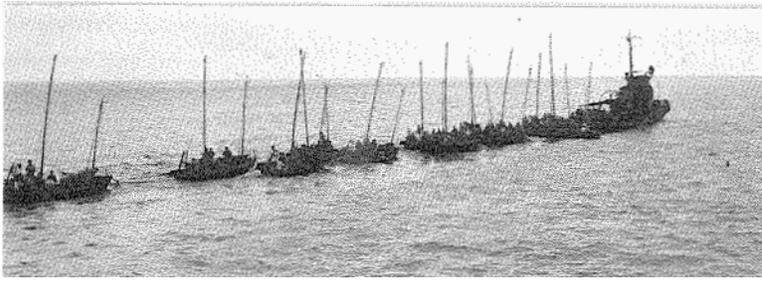
La nuit suivante, celle du 11 au 12 juin, les communistes, persistants, tentèrent de nouveau de prendre Yongmae. Cette fois-là, l'*Athabaskan* ne participa pas à l'engagement, parce que le *Ceylon* se trouvait dans la région et assura tout le feu naval nécessaire pour aider les défenseurs de l'île à repousser les communistes. Pendant ce temps-là, l'*Athabaskan* pouvait suivre le déroulement du combat de son poste au large de Mu-do et passa une nuit relativement tranquille.

La nuit du 12 au 13 juin, Yongmae fut attaquée pour la troisième fois depuis l'arrivée de l'*Athabaskan*. Cette fois-là, l'*Athabaskan* était de la partie, et non pas simple observateur. Il put faire porter un feu très efficace parce qu'on avait aménagé de bien meilleures communications entre Yongmae, quartier général des guérilleros dans Yonpyong, et le navire. Encore une fois, un «Flaeship» s'amena et s'occupa de l'illumination au lieu de l'*Athabaskan*. Durant toute la nuit, le bombardier fit de l'excellent travail, mais l'arrivée à l'improviste d'un chasseur de nuit, de deux bombardiers et d'un second Flaeship » ne fut d'aucune utilité. La présence d'un second « Flaeship » n'était pas nécessaire. Quant au chasseur de nuit, il n'avait pas de carte de la région et on dut le renvoyer à sa base. En outre, il fut difficile d'indiquer des objectifs convenables au B-26.

À 2 h., le 13 juin, les assaillants ennemis commençaient à se retirer et en moins d'une demi-heure ils étaient tous de retour sur la terre ferme. Telle avait été leur dernière tentative de prendre Yongmae pendant que l'*Athabaskan* resta dans la région.

La nuit du vendredi 13, l'*Athabaskan* occupa un nouveau poste au nord-ouest de Sосуap-to, profondément à l'intérieur de l'estuaire. L'unité opérationnelle avait reçu du renfort pour la nuit; le *Comus* gardait Yongmae, le chasseur de sous-marins 701 de la République de Corée surveillait Mu-do et le mouilleur de mines auxiliaire 301 de la République de Corée attendait en réserve près de Yonpyong-do. Si l'*Athabaskan* s'était posté si profondément à l'intérieur du territoire ennemi, c'est que le *Wolfpack* avait projeté un raid sur la péninsule au nord

\*Bombardier transportant des fusées éclairantes.



Un JML-302, de la Marine coréenne, remorque des jonques qui reviennent d'un raid nocturne sur la terre ferme, dans la région de Haeju.

de Sosuap-to. Quelque trois cents guérilleros, sous le commandement d'un sergent des fusiliers marins américains, devaient débarquer près de Sulgum-dong, pousser vers le nord pour isoler la péninsule, puis décrire un cercle sur la droite vers les plages près de Kumsan-ni où ils devaient se embarquer. L'*Athabaskan* devait fournir un feu de soutien durant les heures d'obscurité et le mouilleur de mines 301 se joindre à lui dès les premières lueurs du jour pour assurer un appui plus rapproché. L'*Athabaskan* avait aussi pris des dispositions pour qu'une patrouille aérienne de combat arrivât du porte-avions au lever du jour.

La force d'attaque devait se lancer à l'assaut à 3 h., mais, «à cause des caprices de la marée, du vent et du tempérament des guérilleros<sup>26</sup>», le débarquement n'eut pas lieu avant qu'il fût près de 6 h. du matin, longtemps après l'aurore et à un mille environ de la plage désignée. « Je me rappellerai longtemps, déclama le commandant

King de l'*Athabaskan*, le spectacle des douze jonques à voile, en groupes de trois à cinq, chacune débordant de troupes, que des jonques aux moteurs quinteux remorquaient vers la côte ennemie à la vitesse d'environ deux noeuds et demi<sup>27</sup>. »

Entre-temps, l'*Athabaskan* avait arrosé d'obus le secteur du débarquement, pendant que les appareils du porte-avions décrivaient des cercles dans le ciel, prêts à repousser toute tentative de la part de l'ennemi de s'opposer à la force d'assaut. Le mouilleur 301 était aussi arrivé sur les lieux et mouillait non loin de la plage, pour aider au besoin de son canon de 3 po. et de son 40 mm.

La force de débarquement atteignit la rive sans beaucoup de difficulté et les guérilleros se lancèrent à l'assaut de l'intérieur. Une batterie de mortiers ennemis qui avait ouvert le feu sur eux fut vite réduite au silence par les pilotes du porte-avions. Tout semblait marcher rondement. L'*Athabaskan* se tenait en communication par radio avec le sergent américain qui conduisait l'assaut, appelé pour la circonstance « Blackjack », et put suivre assez bien la marche des assaillants, sauf pendant deux courtes périodes où les écouteurs de «Blackjack» avaient été arrachés par un coup d'un franc-tireur et où une balle de fusil avait endommagé les commandes de son appareil.

Vers 7h.30, l'*Athabaskan* remarqua que les jonques, qui étaient remontées vers Kumsan-ni au nord, où elles devaient reprendre les guérilleros plus tard dans la matinée, commençaient à s'éloigner de la plage. Il observa aussi de nombreux guérilleros qui couraient à toutes jambes le long de la rive, vers les jonques. À ce moment-là, l'*Athabaskan* était en communication avec «Blackjack» qui se préparait justement à conduire son groupe d'avant-garde à l'assaut d'un poste ennemi au sommet d'une colline. « Blackjack » informa le navire qu'il n'avait ordonné aucune retraite et qu'il se proposait bien de poursuivre sa marche; juste à ce moment-là, la radio fut interrompue et le navire n'entendit plus rien.

L'*Athabaskan* apprit plus tard ce qui s'était passé. Les embarcations d'invasion étaient toutes, apparemment, des jonques conduites par des civils et réquisitionnées pour l'occasion. Pendant qu'ils attendaient le retour des guérilleros, les commandants des jonques se rendirent compte qu'une plage ennemie en plein jour n'était guère sûre pour eux et décidèrent de s'éloigner. Les guérilleros n'avaient laissé aucun garde derrière eux pour surveiller les jonques mais, heureusement, quelques-uns des envahisseurs n'avaient pas suivi leurs compagnons à l'intérieur et avaient repéré à temps les déserteurs. «Blackjack» eut vent de l'affaire de quelque façon et se hâta de revenir pour reprendre la direction mais, avant qu'il pût arriver sur les lieux, il était trop tard pour faire quoi que ce fût d'autre que d'ordonner une retraite générale. La retraite fut couronnée de succès, encore qu'une batterie ennemie de 120 mm commençât à bombarder les jonques pendant qu'on les prenait en remorque. Ni la patrouille aérienne de combat ni le navire ne purent repérer la batterie mais, heureusement, ses coups n'atteignirent pas leur but et les guérilleros s'éloignèrent tous sans perte.

Malgré l'heure tardive de l'assaut et la retraite précipitée, les guérilleros furent d'avis que le débarquement avait bien valu la peine. Ils déclarèrent



Le Crusader à Sasebo.

que l'*Athabaskan* et les avions de la patrouille avaient infligé à l'ennemi des pertes se chiffrant par 60, et qu'eux-mêmes en avaient tué sept autres. Ils n'avaient pas réussi à faire de prisonniers, mais il avaient «rescapé» vingt civils amis et « libéré » deux jonques, trente-cinq sacs de riz et d'autres provisions. Ce qui eut beaucoup plus d'importance, c'est que le raid releva le moral des guérilleros et rabaissa celui de l'ennemi. Le raid n'avait coûté en tout aux guérilleros qu'un seul homme légèrement blessé.

Même si ce fut sans aucun doute attribuable plus à l'état des marées et au temps qu'au raid lui-même, l'ennemi ne se porta plus à l'attaque des îles amies pendant le reste de la patrouille de l'*Athabaskan*. Comme résultat, le destroyer passa les deux jours qui suivirent dans un calme relatif, n'exécutant que quelques bombardements de routine. Au moment où il fut relevé

par l'*Amethyst*, de la Marine royale, le matin du 16 juin, l'*Athabaskan* avait tiré en tout, au cours de ses sept jours de patrouille, 1,607 obus de 4 po. et 2,231 obus de 40mm. C'était un point culminant approprié pour près de dix mois d'opérations mouvementées dans les eaux coréennes.

L'*Athabaskan* fut de retour à Sasebo le 17 juin, pour préparer son voyage de retour au Canada. Le 20, le commander King remit le commandement de la Division canadienne de destroyers en Extrême-Orient au commander (capitaine suppléant) Landymore, de l'*Iroquois*. Le lendemain, après l'arrivée de sa relève, le destroyer *Crusader* (lieutenant-commander J. H. G. Bovey, C.D., MRC), l'*Athabaskan* partit pour Tokyo, en route pour le Canada. Pendant les quelques mois à venir, la Marine royale du Canada serait représentée en Corée par l'équipe de l'*Iroquois*, du *Nootka* et du *Crusader*.



Vue du port de Sasebo.

## Références

<sup>1</sup>L'ordre du jour avait formé l'article premier des entretiens. La ligne de démarcation militaire formait l'article deux, les détails du cessez-le-feu l'article trois (ce qui faisait principalement obstacle à un accord sur cette question, c'était le problème de l'inspection qui ferait suite à un armistice); la question des prisonniers de guerre formait l'article quatre, et l'article cinq avait traité aux vœux que les négociateurs communiqueraient aux gouvernements engagés dans le conflit de Corée. On ne s'était pas mis entièrement d'accord sur l'article trois,—les communistes voulaient faire compter l'U.R.S.S. au nombre des pays «neutres» dans l'équipe d'inspection,—lorsqu'on décida de débattre en même temps les articles trois et quatre. La première réunion de Panmunjom sur les prisonniers de guerre s'était ouverte le 11 décembre 1951.

<sup>2</sup>Le général Ridgway avait été autorisé par Washington à prolonger l'accord de quinze jours, à sa discrétion, mais on laissa l'accord prendre fin parce les communistes n'avaient pas donné à entendre qu'ils souhaitaient une prolongation. (NS 1480-146/187, vol. 6.)

<sup>3</sup>« Que les destroyers canadiens n'aient pas fait autant d'escorte de porte-avions que les navires d'autres pays tient à ce qu'ils avaient la chance d'être munis du radar de veille surface à haute définition, qui en faisait de précieux instruments pour les patrouilles de la côte. » (Capitaine Plomer, *Korean War Report*, 10.)

<sup>4</sup>Sur les cartes du Génie de l'Armée américaine, cette île s'appelle Kunyonpyong-do et, sur certaines cartes de l'Amirauté, Taeyonpyong-do, mais dans l'élément opérationnel 95.12, elle était habituellement appelée Yonpyong-do.

<sup>5</sup>Qui comprend les îles de Pengyong-do, Techong-do et Sochong-do.

<sup>6</sup>Rapport des opérations du *Cayuga* pour le mois de janvier 1952, Appendice « A ».

<sup>7</sup>Pour de plus amples renseignements sur les objectifs *Package* et *Derails*, voir Cagle et Manson, *op. cit.*, 350 et s.

<sup>8</sup>Rapport des opérations de l'*Athabaskan* pour le mois de janvier 1952.

<sup>9</sup>Au nord de la péninsule de Choppeki, à l'embouchure de la Taedong-man. Yuk-to se trouve à environ un mille de la terre ferme à marée haute, mais à quelques mètres seulement des bords des plages de vase à marée basse. Wollae-do se trouve à environ six milles à l'ouest de Yuk-to et à peu près à trois milles franc sud du point le plus rapproché de la terre ferme.

<sup>10</sup>Rapport des opérations de l'*Athabaskan* pour le mois de février 1952.

<sup>11</sup>Rapport des opérations de l'*Athabaskan* pour le mois de février 1952, appendice « D ».

<sup>12</sup>*Ibid.*

<sup>13</sup>Le 10 février, les forces de l'ONU comptèrent 366 MIG dans les airs. C'était le nombre le plus considérable qu'on eût observé depuis le début des hostilités (NS 1480-146/187, vol. 6).

<sup>14</sup>Il y eut même une attaque des îles de la côte orientale. Cette attaque se produisit dans la nuit du 19 au 20 février, où le groupe Yang-do subit l'assaut d'une force amphibie de jonques et de sampans. Les troupes qui débarquèrent furent accueillies et prises par la garnison de fusiliers marins de la République de Corée sous commandement américain, pendant que les navires de l'élément opérationnel 95.22 s'occupaient des autres. Cagle et Manson, *op. cit.*, 428.

<sup>15</sup>Le *Porterfield* ne subit que quelques avaries de peu d'importance et aucune perte. Il fut le seul navire de la Marine américaine à être atteint par une batterie de la côte occidentale.

(Cagle et Manson, *op. cit.*, 529.)

<sup>16</sup>Rapport des opérations du *Cayuga*, pour le mois de février 1952. Appendice « A ».

<sup>17</sup>Cargo léger exploité par l'Armée américaine; il se trouvait dans les environs pour ravitailler les bandes de guérilleros qui combattaient sous le commandement de l'Armée.

<sup>18</sup>Se trouvaient aussi à bord, un lieutenant de la réserve navale des États-Unis, un lieutenant de marine de la République de Corée, deux sous-officiers de la Marine royale et cinq matelots de la Marine américaine.

<sup>19</sup>Le lieutenant Saxon servit à titre d'officier de liaison de la marine pour les guérilleros, les fusiliers marins de la République de Corée et les divers groupes de l'ONU dans les îles occidentales, de la mi-février à la mi-avril. Son travail fit l'objet de grands éloges de la part de ses supérieurs. (Capitaine Plomer, *Korean War Report*, partie I, pp. 16-17.)

<sup>20</sup>Yongmae-do se trouve dans l'Haeju-man, à dix milles environ au nord-est de Yonpyong-do.

<sup>21</sup>NS. 1480-156/187, vol. 7.

<sup>22</sup>La campagne de bombardement qui commença par les raids contre les usines d'énergie du Yalou était qualifiée de « forces de frappe aériennes dans un effort maximum coordonné ». Elle marquait le début d'un programme où le blocus aérien des communications était subordonné à d'autres formes d'attaques aériennes, en particulier aux attaques contre des objectifs militaires d'importance stratégique. Voir Cagle et Manson, pp. 440-460.

<sup>23</sup>Rapport des opérations du *Cayuga* pour le mois d'avril 1952.

<sup>24</sup>Voir Cagle et Manson, *op. cit.*, p. 529.

<sup>25</sup>Rapport des opérations du *Nootka* de mai à juin 1952.

<sup>26</sup>Rapport des opérations de l'*Athabaskan* pour mai et juin 1952.

<sup>27</sup>*Ibid.*

## L'IMPASSE DANS LES ÎLES

Le chapitre précédent, qui traite des six premiers mois de 1952, décrit d'abord les nombreux obstacles barrant le chemin de la paix entre les belligérants en Corée. Le présent chapitre, qui traite de la seconde moitié de 1952, doit débiter par une récapitulation analogue; s'il y avait en effet peu d'espoir de conclure la paix en janvier, il y en avait encore moins en juillet.

Le 28 avril, l'amiral Joy remettait aux communistes, à Panmunjom, un document proposant une « solution globale » aux questions qui restaient encore à résoudre par les négociateurs. Mais, les communistes n'étaient pas encore prêts à renoncer à exiger le rapatriement forcé de tous les prisonniers, de sorte que cette « solution globale » fut rejetée. Le 22 mai, le lieutenant-général William K. Harrison, fils, succédait à l'amiral Joy au poste de chef négociateur de l'ONU à Panmunjom, mais le temps de la négociation était déjà révolu; le général Harrison dut se contenter d'écouter patiemment les discours de propagande des délégués communistes jusqu'à ce que les Chinois finissent par comprendre que l'ONU ne battrait pas en retraite sur la question des prisonniers de guerre. Néanmoins, au cours de la seconde moitié de 1952, on commença à se demander vraiment si les Chinois finiraient un jour par comprendre, et, le 8 octobre, le général Harrison ajournait les entretiens *sine die*. Le général Clark fit alors une déclaration qui indiquait clairement qu'il laissait aux communistes le soin de reprendre l'initiative.

Les opérations militaires se ressentaient de l'impasse de Panmunjom. La situation demeura cependant à peu près la même au front jusqu'en septembre, alors que le combat reprit sous forme d'une série d'escarmouches brutales et de petites batailles jusqu'à ce que l'arrivée de l'hiver ralentisse les opérations militaires. Mais, si sanglants que fussent ces combats, ils n'eurent guère de sens que pour les hommes qui y participaient<sup>1</sup>; les Rouges pouvaient s'emparer de la crête « Sniper » un jour et les troupes de l'ONU capturer la colline «Triangle» le lendemain, cela n'intéressait que les

troupes qui tenaient ou devaient tenir ces secteurs; cela ne semblait produire aucun effet sur les négociations de Panmunjom.

Le piétinement des pourparlers de paix n'eut que peu de répercussion sur les opérations navales et aériennes en Corée, ces deux activités n'ayant jamais ralenti. L'aveu tacite d'un échec du blocus aérien qui conduisit à «l'effort maximum et coordonné de raids aériens» contre les objectifs militaires, industriels et autres en Corée du Nord a déjà été signalé\*. Cette campagne, entreprise en juin, se poursuivit tout le reste de l'année, mais le nombre d'objectifs appropriés commençant à s'épuiser, on la compléta à partir de 1952 par ce qu'on appela la campagne « herokee ». Les raids «Cherokee» visaient à détruire des objectifs militaires qui se trouvaient à proximité du front mais hors de portée de l'artillerie et hors de la zone normalement battue par l'aviation d'appui tactique. Ce programme donna d'excellents résultats et, à l'exception d'un ralentissement en janvier et février 1953, se poursuivit jusqu'à la fin de la guerre<sup>2</sup>.

Pour les navires de la marine des Nations Unies, la seconde moitié de 1952 ne différa guère de la première. Certains changements survinrent, cependant, le plus important étant sans doute la nouvelle attitude à l'égard des bombardements côtiers et des duels avec les batteries ennemies. Ce changement se produisit peu de temps après la relève du contre-amiral G. C. Dyer par le contre-amiral J. E. Gingrich, de la Marine américaine, au poste de commandant de la force opérationnelle 95 à la fin de mai. L'amiral Gingrich se rendit vite compte que beaucoup de munitions étaient gaspillées, surtout sur la côte est, en bombardements non observés; il donna donc l'ordre de réduire considérablement le nombre d'obus tirés la nuit et en bombardements de harcèlement non observés<sup>3</sup>. L'amiral Gingrich ne vit non plus aucun intérêt à ce que des contre-torpilleurs engagent un duel d'artillerie avec des batteries côtières

\* Voir ci-dessus, p. 112, note 22.

bien dissimulées, alors que ces dernières avaient tous les avantages de leur côté; il lui parut absurde de risquer un contre-torpilleur ou une frégate de grande valeur dans l'espoir de ne détruire peut-être qu'une seule pièce de campagne. Alors que l'amiral Dyer avait pour formule: « Tapez dessus avec tous vos moyens, et au diable les conséquences », l'attitude de l'amiral Gingrich ne réduisit en rien les résultats acquis par les forces navales de l'ONU; elle permit simplement d'obtenir le même résultat à moins de frais<sup>4</sup>.

Au cours de la seconde moitié de 1952, comme pendant la première, les contre-torpilleurs canadiens continuèrent à patrouiller principalement la côte ouest, défendant les îles amies et protégeant les porte-avions; c'est ainsi qu'au cours de ces six mois trois navires seulement de la division canadienne de destroyers en Extrême-Orient patrouillèrent la côte est. Pendant cette période, l'activité ennemie sur la côte ouest fut d'une intensité variable; les communistes étaient parfois très agressifs, et parfois d'un calme étonnant. Dans l'ensemble, toutefois, le « front des îles » se stabilisa à mesure que les groupes amis de guérilleros, avec l'aide des fusiliers marins de la République de Corée, consolidaient leur position sur les îles et que les communistes renforçaient leurs défenses le long de la côte continentale. Cette stabilisation entraîna une diminution des raids, de part et d'autre, donc un ralentissement d'activité des forces navales du secteur; elle entraîna aussi un accroissement du nombre des batteries côtières ennemies et rendit les patrouilles intérieures encore plus dangereuses qu'auparavant.

En juillet, les navires de la division canadienne de destroyers en Extrême-Orient n'accomplirent que deux missions de patrouille intérieure; le reste du temps, ils se consacrèrent à la protection des porte-avions. C'est le nouveau venu, le *Crusader*, qui fut désigné pour la première mission intérieure: une patrouille de deux semaines avec l'unité opérationnelle 95.12.1 dans le secteur de Chodo. Cette patrouille s'effectua pour ainsi dire sans incident. Le jour, le *Crusader* mouillait au nord-ouest de Sok-to, chargé de contrecarrer l'artillerie antiaérienne, empêchant les batteries d'Amgak d'entrer en action pendant les nombreux raids aériens exécutés par les avions maritimes de l'élément opérationnel 95.11. La nuit, le navire se postait habituellement entre Chodo et le continent, pour se protéger des attaques ennemies, mais cette tâche s'exécutait elle aussi sans incident, et, pendant ses patrouilles nocturnes, le *Crusader* n'avait rien d'autre à faire qu'à tirer un obus en l'air de temps à autre. Si l'ennemi paraissait si docile dans le secteur de Chodo à ce moment-là, c'est que l'aviation le harcelait presque sans arrêt; la nuit, les bombardiers de la Cinquième force aérienne le pilonnaient et le jour les avions maritimes de l'élément

opérationnel 95.11 le survolaient sans arrêt, prêts à écraser tout ce qui bougeait sous une avalanche de napalm ou d'explosifs brisants.

Il arrivait que le *Crusader* fût appelé à des missions qui rompaient la monotonie. C'est ainsi qu'il fut appelé deux fois à effectuer un tir de barrage pour protéger les dragueurs de mines de la Marine américaine, *Redhead* et *Swallow*, pendant qu'ils procédaient à des dragages de précaution dans l'estuaire Taedong et sur la route intérieure (« Cigarette ») de Chodo au cap Choppeki. Les batteries côtières ennemies ne tentèrent, aucune des deux fois, de déranger les dragueurs.

Deux fois pendant sa patrouille, le *Crusader* fut affecté à la nouvelle patrouille « Jaguar » exécutée désormais de nuit pour garder le petit îlot de Nap<sup>5</sup>. Aucune des deux patrouilles « Jaguar » ne fut très intéressante; au cours de la première, une jonque d'allure douteuse fut interceptée. Au cours de la seconde, le *Crusader* prit position au nord de Nap-to et bombarda sans opposition plusieurs des îles voisines aux mains des communistes.

Le *Crusader* fut relevé dans la matinée du 22 juillet et se rendit à Duré où il passa le reste du mois. Le service au sein du groupe opérationnel 95.1 fut loin d'être aussi pénible qu'à la fin de 1950 et à la fin de 1951. Entre les patrouilles, les destroyers avaient amplement le temps de séjourner au port pour assurer l'entretien et permettre aux équipages de se distraire; on n'exigeait plus d'un navire qu'il vînt se ravitailler la nuit en toute hâte pour repartir assurer une autre patrouille difficile; un destroyer n'avait plus à craindre non plus de rester en activité sans interruption pendant cinquante jours comme cela était arrivé au *Cayuga* à la fin de 1950. Au cours de l'été de 1952, tout allait si bien pour le groupe opérationnel 95.1 qu'il lui fut même possible d'organiser de courtes périodes d'exercice pour ses navires.

Il ne se passa guère d'incident digne de mention pendant les missions de protection des porte-avions, ni pendant les patrouilles *Worthington* qui s'ensuivirent et qui furent exécutées par des navires canadiens en juillet. L'*Iroquois* fut le seul navire qui ait vraiment failli en venir aux prises avec l'ennemi au cours de ces patrouilles. Dans la soirée du 28 juillet, il fut détaché de son groupe de porte-avions et se joignit à l'unité opérationnelle 95.12.2 en vue d'une mission *Worthington*. Au début de cette nuit-là, le navire de guerre néo-zélandais *Taupo* (commandant de l'unité opérationnelle) aperçut une flotte de jonques ennemies assez loin en haute mer se dirigeant apparemment vers Pengyong-do; il parvint à en couler quelques-unes avant qu'elles ne se dispersent. L'*Iroquois* se rendit en toute hâte sur les lieux, mais ne parvint à repérer aucune jonque malgré des recherches de toute la nuit et dut rentrer bredouille le lendemain matin auprès de son

porte-avions. Le *Taupo* semble toutefois avoir infligé aux communistes des pertes assez lourdes pour qu'ils renoncent définitivement à l'invasion de Pengyong-do.

La seconde patrouille intérieure confiée à un destroyer canadien fut exécutée en juillet par le *Nootka* qui, du 19 juillet au 6 août, assumait le rôle de commandant de l'unité opérationnelle 95.12.4 dans le secteur de Haeju. Cette patrouille fut assez animée; l'artillerie ennemie était des plus agressives et persistait à pilonner les îles amies et les navires de l'ONU chaque fois que l'occasion s'en présentait. Le *Nootka* fut lui-même pris sous leur feu au moins sept fois, mais s'en tira heureusement indemne. Par contre, les forces d'assaut ennemies restaient étonnamment inactives, et aucune invasion amphibie ne fut tentée contre une île amie pendant le tour de service du *Nootka* en qualité de commandant d'unité opérationnelle. Les forces de l'ONU, au contraire, envoyèrent des patrouilles de reconnaissance à terre presque toutes les nuits et lancèrent aussi parfois des attaques générales.

Le *Nootka* se trouva intimement mêlé à l'une de ces attaques; malheureusement, et sans que ce fût la faute des forces navales de l'ONU, elle tourna au tragique. L'opération devait commencer à 21 h. 30 le 24 juillet, mais les deux jonques motorisées conduites par des guérilleros qui devaient remorquer les voiliers de la force d'assaut avaient justement décidé de partir plus tôt ce soir-là pour se ravitailler à Kangwha-do. Heureusement, l'excellent navire de la République de Corée, *JML-302*, commandé par le redoutable lieutenant Pack Cyun Do, se trouva alors dans les rangs de l'unité opérationnelle 95.1.2.4 et reçut l'ordre d'entrer immédiatement en service. L'opération fut malgré tout retardée de deux heures et demie *JML-302* quitta Yonpyong-do, remorquant une lorsque la longue colonne de onze jonques à voile, chargées de guérilleros jusqu'aux plats-bords.

Pendant ce temps, le *Nootka* se rendit à son poste d'appui, s'avançant profondément dans le Haeju-man. L'objectif de l'attaque était le centre de la presqu'île à trois caps faisant face au port d'Haeju et consistait à capturer des prisonniers, détruire des installations militaires et faire sortir les troupes ennemies de leurs fortifications continentales pour les amener à découvert et les prendre sous le feu des canons du *Nootka* et des appareils du porte-avions de l'élément opérationnel 95.11.

Pendant que le *JML*, remorquant son train de jonques, remontait lentement le chenal, le radar du *Nootka* repéra une jonque à proximité de la route que la force d'assaut devait suivre. Le commandant américain des assaillants demanda que cette menace fût supprimée à coups de canon, mais le commandant Steele, comprenant qu'un tel geste ferait perdre à l'opération l'avantage de la surprise, décida de s'emparer furtivement du bateau ennemi. Le

*Nootka* lança un canot à moteur, chargé d'une escouade armée et le dirigea par radar jusqu'à un point le situant entre la jonque et le littoral. Le canot se rapprocha alors de la jonque à portée de voix, pendant que l'officier de liaison coréen du *Nootka* informait l'ennemi qu'il était dans une position intenable et qu'il avait tout intérêt à se rendre. L'équipage de la jonque, voyant toute la sagesse de ce conseil, obéit docilement et amena son embarcation à quelques pieds du *Nootka*. La jonque fut alors abordée et ses cinq membres d'équipage, armés de fusils, d'armes automatiques et de grenades, furent faits prisonniers.

À ce moment, la force d'assaut s'approcha de la position du *Nootka*. Se rendant compte que toute l'opération risquait d'être plus difficile qu'on ne l'avait escompté, le commandant Steele envoya l'un de ses officiers à bord du *JML* avec un appareil radio pour assurer de bonnes communications entre les deux navires en cas d'urgence.

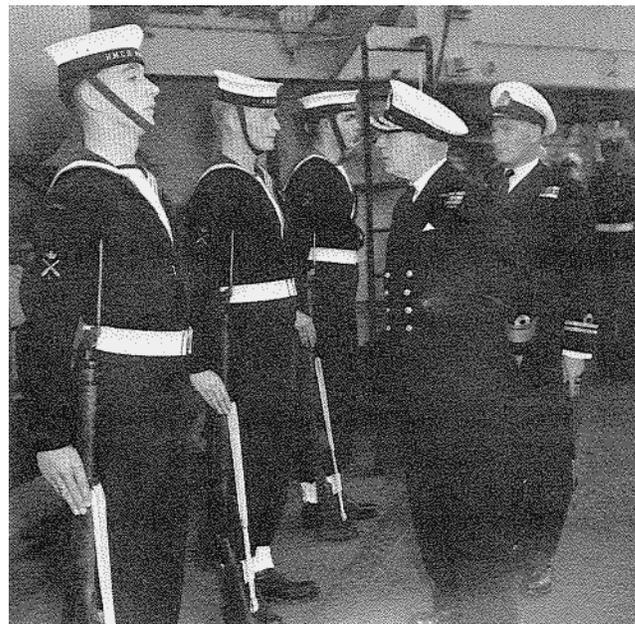
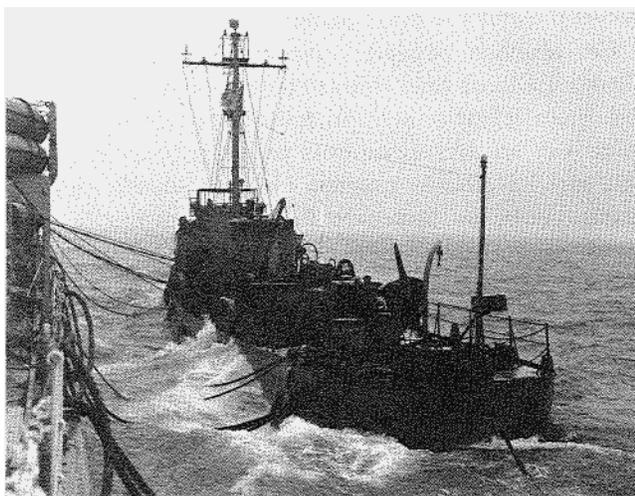
La force d'assaut se tint bien au nord du chenal, au large des plages de débarquement, et lorsqu'elle changea de cap pour se rendre au point de dispersion, les jonques à voile se détachèrent du remorqueur prématurément. Incapables de progresser à contre-courant de la marée, les jonques commencèrent à dériver vers le nord en direction des jetées d'Haeju. Ce fut le moment que choisit une batterie côtière de l'est pour animer la danse, en ouvrant le feu contre le *Nootka*, mais tous ces obus furent heureusement tirés trop court et la batterie ne tarda pas à cesser le feu. S'activant désespérément, le *JML* réussit à raccrocher ses jonques et reprit sa route vers le point de dispersion. Il était à peine reparti que le câble de remorque se brisa de nouveau. L'incident se reproduisit trois fois de suite, et chaque fois le vent et la marée entraînaient la force un peu plus près des jetées d'Haeju. Enfin, à 3 h. 15, alors qu'il ne restait plus qu'une heure et demie d'obscurité, le chef américain des guérilleros décida d'annuler le débarquement.

Cet abandon ne régla cependant pas tous les problèmes. La force ne se trouvait plus qu'à un mille et demi des jetées d'Haeju, et il lui fallut affronter un vent de force 4 et un courant de trois noeuds pour se rendre en lieu sûr. Le *Nootka* renonça alors au silence radio et donna l'ordre au lieutenant Pack de subdiviser le train remorqué en trois sections, en fixant une à la poupe et les deux autres à chaque quartier arrière. Ce plan donna de bons résultats et toute la force finit par se tirer d'affaire et rentrer intacte à Yonpyong-do. Au lever du jour, les jonques en retraite devinrent la cible des batteries des deux côtés du chenal, mais heureusement aucun obus n'atteignit son but. Le bilan ultérieur de l'opération révéla que la difficulté du câble de remorquage avait été causée par une jonque «étrangère» qui avait été reprise en remorque par inadvertance après le premier largage prématuré du câble de remorque. Cette jonque était

montée par des agents de l'une des organisations indépendantes de renseignements, et sachant parfaitement le genre de réception qui accueillerait les assaillants sur le rivage, ces hommes avaient largué le câble de remorque chaque fois que l'occasion s'en présentait pour éviter de participer à l'assaut. Heureusement pour tous les intéressés, y compris les agents secrets, le *JML-302* sut se montrer à la hauteur de sa tâche; sinon le résultat aurait été désastreux<sup>6</sup>.

Un autre incident survenu pendant la patrouille du *Nootka* réussit heureusement mieux que l'assaut avorté. Dans la nuit du 30 au 31 juillet, le destroyer était à l'ancre au large de Taesup-to, en sentinelle, lorsqu'à 1h.45 le patrouilleur de la République de Corée *PC-701*, qui faisait alors partie de l'unité opérationnelle 95.12.4, appela désespérément au secours, disant qu'il s'était échoué sur un récif du rivage continental au nord-ouest de Yonpyong. Le *Nootka* se porta à son secours à toute vapeur, éperonné par les messages successifs disant que le PC avait été délogé des rochers et qu'il coulait, que ses machines étaient arrêtées, que sa cabine électrogène était inondée et qu'il n'avait plus du tout d'électricité. À l'arrivée du *Nootka*, le PC se trouva effectivement dans une situation périlleuse, roulant lourdement sur une houle courte et forte, et ayant apparemment perdu toute stabilité. Il réussit heureusement à engager son ancre en terrain solide, empêchant ainsi la marée de le rejeter sur les rochers à environ deux encablures et demie de là. Le *Nootka* vint jeter l'ancre entre le rivage et le bateau puis, au moyen de lourds cordages de chanvre, il parvint à placer le bateau coréen dans une position qui lui permit de l'accoster. Une équipe de vérification des dégâts sauta immédiatement à bord du navire coréen et commença à jeter par dessus bord tout objet amovible se trouvant sur le pont supérieur et tous les objets lourds qu'il était

**Le *Nootka* récupère un *PC 701*, patrouilleur de la Marine coréenne,**



**Le contre-amiral E. G. A. Clifford, commandant en second de de la station d'Extrême-Orient, inspecte le personnel du *Nootka*.**

possible de remonter des ponts inférieurs pour l'alléger. L'interprète du *Nootka* n'avait pas eu le temps d'expliquer ce qui se passait, et les Coréens furent d'abord horrifiés d'un tel gaspillage de bon matériel, mais dès qu'ils comprirent ce que faisaient les Canadiens, ils se mirent au travail avec ardeur. Il n'y avait en effet pas un instant à perdre: la salle des machines du PC, sa cabine électrogène, son compartiment anti-sous-marin, son avant-bec et le compartiment situé à l'avant de la timonerie étaient tous inondés.

Pendant que l'équipe de contrôle des dégâts s'appliquait fiévreusement à alléger le vaisseau et à empêcher qu'il s'inondât davantage, d'autres s'efforçaient péniblement de préparer le vaisseau endommagé à être remorqué. Il n'était pas possible de recourir à la méthode ordinaire de remorquage à cause de la proximité des récifs, de la force du vent et de la marée, de sorte qu'il fallut improviser un remorquage «latéral», car il fallait se mettre hors de portée des batteries côtières avant l'aube. Une fois que le PC fut solidement attaché au *Nootka*, il largua son ancre et les deux bateaux mirent le cap sur Yonpyong-do. En combinant judicieusement l'action du vent et des gouvernails, le vaisseau avarié se maintint à une trentaine de pieds du bord du *Nootka*. Tout se passa bien et, à l'aube, les deux navires se trouvaient à quelque 8,500 yards des batteries ennemies. Le croiseur *HMS Belfast* eut alors le temps de venir couvrir la retraite, et l'ennemi demeura inactif. À 9 h., le vaisseau coréen se retrouvait finalement en sécurité au large de Yonpyong.

Des plongeurs du *Belfast* et du *Nootka* tentèrent d'obturer les plus grandes déchirures dans la coque du *PC*, et les pompes du *Nootka* et du navire américain *Firecrest* vidèrent une bonne partie des compartiments inondés. Le même soir, le remorqueur américain de la flotte, *Ankara*, arrivait sur les lieux, bouchait les trous, finissait de pomper l'eau et remorquait le vaisseau à Inchon. Avant le départ du *PC-701*, son commandant monta à bord du *Nootka* pour remercier le navire canadien du secours qu'il lui avait apporté et insista pour faire don de son épée au commander Steele. Lorsque le *Nootka* passa près du *PC* qui était sur le point d'être remorqué, l'équipage coréen se mit à la bande et l'acclama au passage.

L'assaut avorté et le sauvetage du *PC-701* ne furent que deux incidents d'une patrouille fort intéressante. Il ne se passa pas une journée sans que survînt un incident qui fût au moins d'intérêt local. Le *Nootka* fut à maintes reprises appelé à faire taire les batteries ennemies qui pilonnaient les îles amies, et il lui arriva souvent d'être la cible des tirs. Les avions de l'élément opérationnel 95.11 assuraient un appui magnifique lorsque le temps s'y prêtait, et les bombardiers de la Cinquième force aérienne répondaient rapidement à tous les appels d'aide. Lorsque le *Nootka* transmit ses fonctions, dans le Haeju, au *HMS Concord* le 5 août, -et revint à Kuré, son équipage avait bien gagné un repos de trois semaines après une patrouille très animée.

Le mois d'août se passa sans incident pour les navires de la division canadienne de destroyers en Extrême-Orient. À part le *Nootka*, un seul d'entre eux effectua une patrouille intérieure; le reste du temps fut consacré à la protection du porte-avions et à des exercices. Les trois destroyers passèrent de quatre à cinq jours pendant le mois à s'exercer avec les navires de la Marine américaine et de la Marine royale sur la côte est.

C'est l'*Iroquois* que le sort désigna pour une mission intérieure à laquelle il participa du 30 juillet au 5 août avec l'unité de Chodo, soit l'unité opérationnelle 95.12.1. Il s'agissait d'une patrouille plutôt monotone au cours de laquelle il effectua quelques bombardements, la plupart d'entre eux contre les îles ennemies au nord de Nap-to. L'ennemi ne réagit pour ainsi dire pas, mais il arriva qu'une batterie côtière ouvrit le feu sur des navires américains isolés qui s'aventuraient trop près du rivage. Le *HMS Belfast* eut la malchance d'être atteint par l'un de ces rares obus, mais les dégâts furent négligeables.

Parmi les missions de protection de porte-avions exécutées par des destroyers canadiens au mois d'août, seule celle du *Crusader* présenta quelque intérêt. Le *Crusader* sortit avec un groupe dirigé par le *HMS Ocean* le 7 août et y resta jusqu'au 19 août<sup>7</sup>. Comme d'habitude, les opérations de protection elles-mêmes se

déroulèrent sans incident, mais il arrivait parfois qu'un incident vînt rompre la monotonie d'une patrouille *Worthington*. Le *Crusader* eut la chance d'être chargé d'une mission *Worthington* prolongée, du 12 au 14 août, pendant que l'élément principal se ravitaillait. Dans la nuit du 12 au 13 août, le navire patrouilla le secteur de Mahap-to au cap Choppeki, et tout était calme. Le lendemain, le navire reçut la permission de visiter le secteur de Haeju, le plus actif de l'élément opérationnel 95.12, et le *Crusader* tint à se familiariser avec ses eaux. En route vers Yonpyong-do, île de ralliement de l'unité d'Haeju, le *Crusader* intercepta une jonque aux allures des plus louches, à bord de laquelle se trouvaient trois hommes, dont l'un était armé, et qui transportait une quantité considérable de devises coréennes. Après de nombreux échanges de messages entre les diverses autorités du secteur, le *Crusader* fut prié de relâcher la jonque captive. Cependant, environ deux heures plus tard, le destroyer reçut l'ordre d'arraisonner de nouveau la jonque et de l'amener à Yonpyong-do. Le *Crusader* réussit à retrouver la jonque, la prit en remorque et se dirigea vers l'île. Grâce à l'habile maniement du câble de remorque, il parvint à maintenir la jonque juste en deçà de la deuxième vague de poupe; dans cette position, la jonque glissa sur l'eau sans difficulté, même lorsque le destroyer accélérât sa vitesse à 18 noeuds. À Yonpyong-do, la jonque et son équipage furent remis au commandant américain de l'île.

La nuit du 13 au 14 août se passa calmement à patrouiller au large de Mahap-to; mais, à l'aube, le *Crusader* était appelé à appuyer de son feu une grande unité de guérilleros qui repartaient de cette île après y avoir livré un assaut. Le navire néo-zélandais *Rotoiti* prit aussi part à l'action ainsi que les avions de l'*HMS Ocean*, et un barrage d'artillerie très nourri protégea le retour des assaillants. Le *Crusader* bombarde principalement un village abritant des troupes et des batteries antiaériennes ennemies, et le commandant de l'unité opérationnelle 95.12.2 à bord du *Rotoiti*, qui repéra les points de chute, félicita le destroyer canadien par un message lui disant que c'était le bombardement le plus précis qu'il eût jamais vu.

Le *Crusader* repartit en mission *Worthington* dans la nuit du 16 au 17 août. Pendant cette patrouille, il se trouva de nouveau en présence d'une jonque d'allure douteuse qu'il intercepta au large de Kirin-do, et à bord de laquelle se trouvaient trois hommes armés d'une carabine et d'une mitrailleuse de fabrication russe. De nouveau, un long débat s'engagea entre les diverses autorités avant que le *Crusader* reçût l'ordre de relâcher l'embarcation, et cette fois encore il lui fut ordonné plus tard de la retrouver, et de l'amener à Pengyong-do, cette fois-ci. Le *Crusader* réussit à capturer la jonque, mais comme il s'agissait d'un vieux rafiote incapable de



**L'Iroquois dans les eaux de l'Extrême-Orient.**

résister au remorquage, il le laissa à l'ancre sur place et fit son équipage prisonnier pour le remettre au quartier général des guérilleros. Tout cela prit du temps, et le *Crusader* eut à peine le temps d'effectuer un bombardement de la ville insulaire de Ongjin avant de retourner à sa place près du porte-avions. Ce fut la dernière mission *Worthington* du *Crusader* avant son retour avec l'*Ocean* au Japon le 19 août.

Pendant le mois de septembre<sup>8</sup>, tous les destroyers de la division canadienne en Extrême-Orient participaient à des patrouilles intérieures; tous prenaient leur tour auprès du porte-avions de la côte ouest; et, vers la fin du mois, l'*Iroquois* s'engageait dans la première patrouille de la côte est effectuée par un navire canadien depuis juin. Les patrouilles intérieures furent certainement beaucoup plus animées que celles des deux mois précédents, et il arrivait que les destroyers se trouvent engagés dans des opérations assez intéressantes; le *Nootka* fit même beaucoup parler de lui au cours du mois en devenant le premier et, finalement, le seul navire de l'ONU à capturer un navire de guerre ennemi pendant le conflit coréen.

La première patrouille intérieure du mois fut exécutée par l'*Iroquois* qui assumait le rôle de commandant de l'unité opérationnelle 95.12.4 dans le secteur de Haeju pendant les deux premières semaines de septembre. Pendant cette patrouille, l'ennemi fut très actif sur le continent en face de Mu-do et pilonna les guérilleros amis installés sur cette île; mais l'événement principal fut l'assaut d'assez grande envergure exécuté par les guérilleros de Yongmae-do, appuyés par l'*Iroquois* et le *Belfast*, et les avions de l'*USS Sicily*. Depuis l'échec de l'assaut du mois d'août, appuyé par le *Nootka* et le *JML302*, le moral des « meutes » de guérilleros était plutôt bas, et l'opération « Siciro »\*, comme on l'appela, fut organisée principalement pour rétablir la confiance. Le plan consistait à dépêcher trois compagnies de guérilleros en jonques à moteur et à voile de Yongmae au bord des marécages qui font face à la péninsule de

\*Ce mot est le résultat de la contraction des deux noms *Sicily* et *Iroquois*.

Changdong. Sous la protection des canons de l'*Iroquois*, dont le feu devait être dirigé par une équipe de télécommande à terre, les assaillants devaient effectuer une rapide incursion dans l'île vers 4 h. et regagner leurs jonques vers 8 h. avec les prisonniers qu'ils auraient pu capturer. À l'aube, les avions du *Sicily* devaient venir assurer la couverture de la retraite.

Pour une fois, un tel assaut de guérilleros se déroula presque selon le plan prévu. Le soir du 9 septembre, juste avant le déclenchement du bombardement préliminaire, le *Belfast* (commandant l'élément opérationnel 95.12) arrivait au large de Yonpyong-do à l'occasion d'une visite régulière et offrait son appui à l'opération « Siciro ». Cet appoint fortuit de canons de 6 po. se révéla fort précieux pendant l'opération.

Le *Belfast* et l'*Iroquois* ouvrirent le feu à 2 h. 30 (10 septembre) pour commencer le pilonnage de démoralisation, et pendant quatre-vingt-dix minutes leurs canons déversèrent une dose massive d'explosifs sur les positions ennemies dans le secteur où l'assaut était prévu. Le feu était dirigé par l'équipe terrestre de repérage, et tous les rapports confirment qu'il fut très efficace.

À 4 h. les guérilleros quittaient les jonques au bord du marécage et s'engageaient vers l'intérieur. Pendant tout l'assaut et la retraite, le *Belfast* et l'*Iroquois* reçurent de fréquentes demandes d'appui d'artillerie, auxquelles ils répondirent chaque fois avec promptitude et efficacité. Pendant la retraite, une compagnie de guérilleros fut serrée de près par un groupe ennemi plus considérable lorsque deux obus de 6 po. tirés par le *Belfast* tombèrent au beau milieu des assaillants et les clouèrent sur place. Les avions du *Sicily* arrivèrent à 6 h. 20 et se mirent à bombarder et à mitrailler violemment les forces ennemies désorganisées. Un incident qui réjouit tout particulièrement les « meutes » qui, sans vouloir blesser qui que ce fût, eurent certainement le cœur bien accroché, fut la chute d'une bombe faisant mouche sur une casemate ennemie et projetant un véritable geyser de Nord-Coréens. À 8 h. 30 la force de débarquement rejoignit ses jonques<sup>9</sup> et se dirigea vers Yongmae-do.

Comparativement à la plupart des assauts de guérilleros, l'opération « Siciro » remporta un grand succès. Les pertes des guérilleros ne s'élevèrent qu'à quatre hommes légèrement blessés, alors que, d'après les rapports d'agents amis et de prisonniers de guerre, l'ennemi aurait perdu au total quelque 400 tués et blessés. En outre, plusieurs batteries furent neutralisées ou détruites, et les défenses de l'ennemi dans le secteur, jetées dans le désordre. Trois agents amis qui avaient été capturés plus tôt furent repris à l'ennemi et ramenés à Yongmae. Cependant, le principal résultat de l'attaque fut peut-être l'effet qu'elle produisit sur le moral des « meutes »; au cours des quatre nuits qui suivirent

l'opération « Siciro », ils envoyèrent en territoire ennemi plus d'agents qu'il n'en avaient envoyés pendant tout le mois précédent.

Rien d'important ne se produisit pendant les quatre jours que l'*Iroquois* passa dans le secteur de Haeju à la suite de « Siciro ». Il fut relevé au poste de commandant d'unité opérationnelle par le *St. Bride's Bay* dans la matinée du 14 septembre et alla se joindre au service de protection de l'*Ocean*.

Les autres patrouilles intérieures exécutées par des destroyers canadiens se déroulèrent dans le secteur de Chodo, où le *Crusader* opéra du 9 au 20 septembre, et le *Nootka* du 20 au 30 septembre. Le tour de service du *Crusader* se déroula dans un calme relatif, bien que son commandant eût fait observé que l'artillerie ennemie était un peu plus active que pendant sa dernière patrouille dans le secteur. L'ennemi fit également un nombre assez considérable de sorties aériennes, et une escadrille de *MIG* en maraude abattit un *Corsair* du corps des fusiliers marins des États-Unis au large de Sok-to, le 10 septembre, perdant elle-même l'un de ses appareils. Les *MIG* firent des sorties presque tous les jours, mais ne tentèrent pas, pas plus que d'habitude, de s'en prendre aux navires de l'ONU. En réalité, pendant cette patrouille, le *Crusader* était moins menacé par l'ennemi que par les monceaux d'algues flottantes qui dérivait parmi les îles en provenance de l'estuaire de Taedong; et, une fois, en franchissant un étroit chenal, il faillit aller s'échouer sur les récifs lorsque ses principaux reniflards se remplirent d'algues, réduisant ainsi la puissance des machines.

Le *Nootka* releva le *Crusader* avec l'unité de Chodo dans la soirée du 20 septembre et, pendant les quelques premiers jours, sa patrouille se passa sans incident. Le premier signe douteux se produisit dans la nuit du 25 au 26 septembre lorsque le *Nootka*, ancré à son poste

**Le *Nootka*, vu à la lueur d'un obus éclairant.**



habituel de nuit au sud-est de Chodo, détecta sur son radar *Sperry* une petite embarcation se dirigeant vers le nord, le long du littoral au large de Songhang-ni. Sur l'écran on pouvait voir l'embarcation mettre le cap sur Chodo puis s'arrêter lorsqu'elle atteignit le chenal. Malheureusement, le navire fut averti qu'une jonque amie se trouverait dans les parages au cours de la nuit, de sorte que nul ne s'alarma jusqu'au moment où l'embarcation repérée rebroussa brusquement chemin en direction du territoire ennemi. Le *Nootka* s'élança aussitôt pour l'intercepter, mais l'embarcation inconnue avait trop d'avance et était trop près du rivage pour que le destroyer pût lui couper la route; elle se mit rapidement en sûreté dans les hauts-fonds. Le commander Steele voulait capturer l'embarcation et non pas la détruire; c'est pourquoi le *Nootka* n'avait pas essayé de la couler pendant qu'elle fuyait. Il ne réussit pas non plus à la rabattre vers la mer en tirant de lourdes charges d'explosifs dans les falaises sous lesquelles elle s'était abritée.

Croyant que l'étranger aux allures louches avait peut-être posé des mines dans le chenal « Cigarette », le commander Steele demanda qu'un dragueur vienne nettoyer le secteur. L'*USS Defense* arriva dans la soirée et procéda à un ratissage minutieux dans la soirée du 26; il ne trouva rien et, à minuit, repartit vers une autre mission. Cependant, au moment de s'éloigner, il détecta au radar, en même temps que le *Nootka*, un objet situé près de l'endroit où la jonque était allée se réfugier la nuit précédente.

Le commander Steele était déterminé à ne pas laisser l'embarcation lui échapper une deuxième fois, et le *Nootka* prit silencieusement position pour l'intercepter si elle s'engageait de nouveau dans le chenal « Cigarette ». C'est justement ce que fit la jonque, et le *Nootka*, souhaitant la cerner le plus loin possible du rivage, attendit patiemment jusqu'au moment où elle mit le cap sur le littoral. Le navire s'élança alors à toute vitesse et rejoignit rapidement ce qui était une grande jonque aux bords exceptionnellement bas. Quand l'interprète de la République de Corée proféra la menace sinistre que la jonque serait pulvérisée si elle ne faisait pas demi-tour, l'embarcation obtempéra. Au même moment, de petits objets sombres commençaient à tomber de la poupe de la jonque et à flotter en direction du *Nootka*, qui fit machine arrière et provoqua un remous qui les empêcha de dériver jusqu'au navire. Quand on constata que ces objets étranges étaient clairement visibles sur l'écran radar, le *Nootka* se retira à quelque 1,800 yards, illumina la jonque et tira plusieurs obus de *Bofor* au raz de l'eau pour inciter quiconque pourrait encore s'y trouver à abandonner l'embarcation. Un équipe armée fut dépêchée en



Les débris d'une jonque capturée par le *Nootka* dans la région de Chodo.

canot à moteur pour élucider le mystère des boules flottantes et, en approchant de la première, ses membres virent qu'elle contenait quelque chose ressemblant à un corps humain ayant les deux pieds en l'air. En allumant une lampe électrique, ils aperçurent alors un officier nordcoréen installé dans une grosse chambre à air de camion gonflée et prêt à lâcher une rafale de mitraillette. L'équipe armée était sur ses gardes, de sorte que les antagonistes ouvrirent le feu simultanément; cependant, le communiste dut être aveuglé par la lampe car il rata complètement sa cible tandis que ses adversaires ne le ratèrent pas. Il coula immédiatement avec son embarcation de fortune, tous deux criblés de balles.

Après cette expérience, il fut décidé de ne pas essayer de repêcher les autres membres de l'équipage de la jonque mais de les laisser flotter à la dérive jusqu'à l'aube. On s'occupa alors de la jonque elle-même que l'on remorqua vers la mer pour l'examiner plus tard.

Dès qu'il fit assez clair, le *Nootka* retourna recueillir les survivants et réussit à les repêcher tous les cinq, soit deux lieutenants et trois sous-officiers de la marine nordcoréenne. Ils avaient tous abandonné leurs armes, ce qui n'empêcha pas deux officiers de résister à la capture. L'un d'eux réussit presque à se noyer, mais il fut hissé à

bord sans cérémonie puis ranimé. Un bain chaud, du linge propre, des rasades de rhum et des cigarettes ne tardèrent pas à métamorphoser le comportement des prisonniers, et l'un des sous-officiers devint très communicatif, bavardant gaiement avec les Canadiens, par l'entremise de l'interprète sud-coréen, et révélant maints renseignements précieux.

Le bâtiment capturé par le *Nootka* était une grande jonque réquisitionnée par la marine nord-coréenne et transformée en mouilleur de mines. Toute la superstructure avait été rasée pour qu'il ne lui restât que dix-huit pouces de franc bord, une fois pleinement chargée, afin qu'elle fût moins facile à repérer, et sa force motrice lui était fournie par des rameurs chevronnés pour éviter de lui installer un moteur que l'ennemi aurait pu entendre.

La jonque avait été considérablement renforcée pour lui permettre de transporter deux mines magnétiques d'environ une tonne chacune qui étaient larguées en poupe après avoir roulé sur des rampes en bois improvisées. La jonque n'avait accompli que deux missions de service (le 19 et le 20 septembre) avant d'avoir été repérée pour la première fois par le *Nootka*. Ainsi, au prix de six marins, d'un certain nombre de rameurs civils et d'un effort considérable en temps, main-d'oeuvre et matériaux, les communistes n'avaient pu mouiller que huit mines qui avaient alors été détruites par les drageurs avant de causer le moindre dégât. La courte carrière active du mouilleur de mines de Chodo déçut sans doute les communistes, car la marine nord-coréenne ne semble pas avoir renouvelé l'expérience<sup>10</sup>.

Le *Nootka* resta avec l'unité de Chodo encore deux jours après la capture de la jonque militaire, mais le reste de la patrouille ne fut guère exaltante. L'*USS Chatterer* arriva le 30 et, sous la protection du *Nootka*, en vue d'empêcher l'artillerie ennemie d'entrer en action, commença à draguer les mines mouillées par la jonque. Le dragueur avait déjà fait sauter l'une des mines lorsque de *Nootka* dut partir dans la matinée du 1<sup>er</sup> octobre pour rejoindre l'élément de protection du porte-avions.

Le mois d'octobre 1952 commença tragiquement pour les destroyers canadiens en Corée. L'*Iroquois* avait récemment été affecté à une patrouille de la côte est et, le 28 septembre, avait relevé le *Charity* au poste de commandant de l'élément opérationnel 95.22<sup>11</sup>. La relève s'effectua au large de Yang-do où l'*Iroquois* fut pris sous le feu des batteries côtières au bout de quinze minutes, alors que les navires de l'ONU mouillaient à cet endroit sans la moindre provocation depuis quinze mois. Tous les coups furent heureusement trop courts.

Pendant les quelques premiers jours, l'*Iroquois* effectua des patrouilles régulières pour se familiariser avec les eaux surveillées par l'élément opérationnel. Pendant cette période, il procéda à plusieurs bombardements mais ne fut

pas attaqué lui-même. Peu avant sa relève par l'*Iroquois*, le *Charity* avait détruit un train et un tronçon du chemin de fer près de l'objectif «Package One», à peu de distance au sud-ouest de Songjin; depuis lors, les appareils du porteavions TF-77 et les navires de l'élément opérationnel 95.22 avaient réussi à empêcher la remise en service du chemin de fer par des bombardements et des pilonnages systématiques. Cependant, le 2 octobre, la force opérationnelle 77 dut se ravitailler et ne put envoyer d'avions, ce qui laissa aux destroyers l'entière responsabilité d'empêcher la reprise du service ferroviaire. L'*USS Marsh* passa la matinée à empêcher les ouvriers ennemis de réparer la rupture, mais fut pris plusieurs fois sous le feu de batteries côtières voisines; dans l'après-midi, l'*Iroquois* fut envoyé à la rescousse. À deux reprises, l'*Iroquois* s'approcha à toute vapeur pour bombarder la rupture, accompagné de l'*USS 14%* prêt à le protéger de ses canons si les batteries côtières entraient de nouveau en action. Au moment où le destroyer canadien terminait sa deuxième incursion et venait tout juste de faire demi-tour pour se retirer, les batteries communistes ouvrirent le feu. Deux coups de réglage ne tombèrent pas trop près, mais le troisième fit mouche: l'*Iroquois* était touché. L'obus l'atteignit au flanc de tribord et explosa devant le canon «B». Le lieutenant-commander John L. Quinn, de la Marine canadienne, et le matelot Elburne A. Baikie furent tués sur le coup; le matelot Wallis M. Burden fut grièvement blessé; les matelots Edwin M. Jodoin et Joseph A. Gaudet subirent des blessures graves et huit autres hommes\* furent légèrement blessés par des éclats d'obus et le souffle de l'explosion. Les obus ennemis continuèrent à exploser autour du navire pendant que celui-ci zigzaguait à toute vitesse pour se mettre hors de portée, mais aucun autre obus ne l'atteignit.

Le service médical de l'*Iroquois* intervint immédiatement pour soigner les blessés, et le médecin de bord, le lieutenant-chirurgien D.W. Brooks, et son adjoint, le sous-officier Fortin, souffrant lui-même d'une légère blessure causée par un éclat d'obus reçu à la jambe droite, ne manquèrent pas de volontaires pour les aider. Il était évident que le matelot Burden avait besoin d'une intervention chirurgicale immédiate, que ne pouvait exécuter qu'un hôpital à terre bien équipé. Comme le mauvais temps empêchait qu'il fût transféré sur un autre navire ou qu'il fût évacué par air, l'*Iroquois* passa le commandement de l'élément à l'*USS Marsh* et mit le cap vers le sud. Mais le navire avait à peine parcouru quelques milles que, malgré tous les efforts du

---

\*Il s'agit des sous-officiers Émilien Fortin, Edward Moslin et Gerald Jamieson, et des matelots Gilbert Dynna, Eugene Riley, Walter Wrigley, Waldo Bergghen et Aime Adams. Tous ces hommes restèrent à bord et reprirent leur service normal au bout de quelques jours.

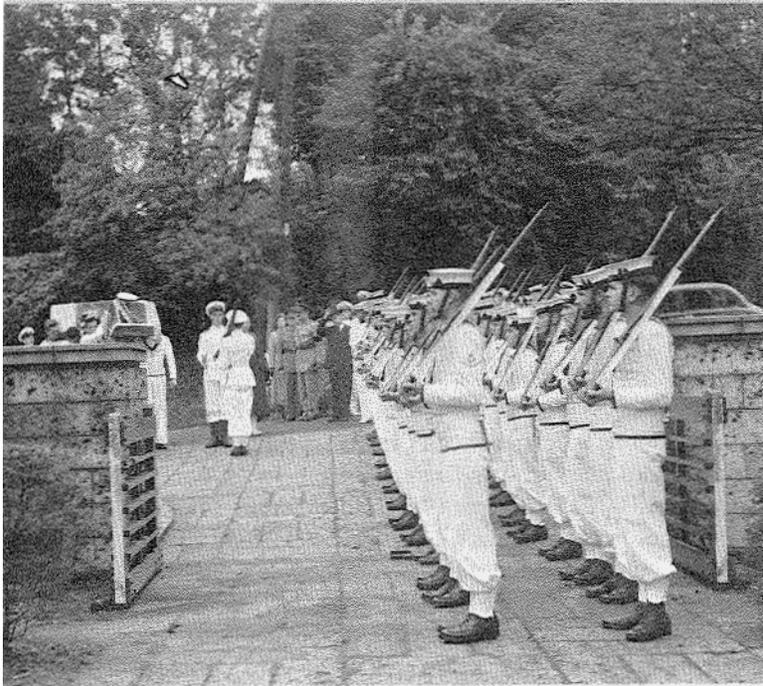
médecin, le matelot Burden mourait de ses blessures. Comme les autres blessés n'étaient nullement en danger, l'*Iroquois* fit donc demi-tour et rejoignit son élément.

Le lendemain matin (3 octobre), l'élément opérationnel 95.22 se ravitaillait en mer; une fois l'opération terminée, l'*Iroquois* reprenait le commandement. Les morts et les deux matelots grièvement blessés furent transférés à bord du pétrolier *USS Chemung*, qui les transporta au Japon.

Le 8 octobre, au cimetière du Commonwealth de Yokohama (Japon), les corps du lieutenant-commander Quinn, du matelot Baikie et du matelot Burden furent inhumés avec tous les honneurs navals. Les officiers et l'équipage du *Crusader*, sous la conduite de leur capitaine, le lieutenant-commander J. H. G. Bovey, conduisirent les défunts à leur dernier repos et tirèrent la salve d'adieu au-dessus de leurs tombes. Le service funèbre était dirigé par l'aumônier John Wilson, de la Marine royale du Canada, aumônier protestant de la division des destroyers canadiens en Extrême-Orient. En plus de l'équipage du *Crusader*, assistaient aux obsèques de nombreux représentants des forces armées et des gouvernements du Canada et du Royaume-Uni.

L'*Iroquois* resta avec l'élément opérationnel 95.22 pendant encore onze jours après avoir été atteint, et participa très activement aux bombardements des batteries ennemies et des objectifs d'obstruction le long du chemin de fer côtier. Les navires américains *Marsh*, *Walker* et *Carmick* essuyèrent tous le feu des batteries côtières pendant cette période, mais l'*Iroquois* ne devait plus être pris à partie; et pourtant, comme le remarqua le commander Landymore, il offrit à l'ennemi « bien des raisons et de nombreuses occasions de le faire<sup>12</sup> ». Le 14 octobre, à midi, le commandement de l'élément opérationnel 95.22 fut transmis à l'*USS Carmick* et, dans l'après-midi, le *Crusader* vint relever l'*Iroquois* qui mit le cap sur Sasebo.

Le *Crusader* devait avoir, bien plus que l'*Iroquois*, l'occasion de pratiquer, pendant sa patrouille sur la côte est, ce nouveau sport devenu soudain très populaire, appelé « destruction de trains ». Cette activité, qui ne se déroulait que sur la côte est, où la situation lui était favorable, prenait la vedette, en juillet 1952, lorsque le destroyer américain *Orleck*, de l'élément opérationnel 95.22, détruisit deux trains en douze jours. Les succès de l'*Orleck* donnèrent aux officiers des opérations du groupe opérationnel 95 l'idée de créer le «Club des destructeurs de trains», organisation à admission restreinte ne groupant que les navires qui pouvaient prouver sans aucun doute à l'état-major de la force opérationnelle qu'ils avaient détruit au moins un train ennemi<sup>13</sup>. Les navires canadiens entrèrent dans le jeu avec un vif enthousiasme et parvinrent, avant la fin des hostilités, à détruire, en proportion, beaucoup plus de trains que les navires de toute autre nation<sup>14</sup>.



**Funérailles à Tokyo des membres de l'équipage de l'*Iroquois*, tués à l'ennemi.**

La toute première nuit qu'il passa avec l'élément opérationnel 95.22, le *Crusader* resta plusieurs heures près de l'objectif « Package Four », juste au sud de Chaho, à attendre des trains, mais ni cette nuit-là ni lors de ses deux autres factions à cet endroit-là (les nuits du 16 au 17 et du 22 au 23 octobre) repéra-t-il la moindre proie. C'est dans la nuit du 25 au 26 octobre que le *Crusader* prit enfin activement part à la chasse aux trains, alors qu'il mouillait au large de l'objectif « Package Two », tronçon de voie entre deux tunnels, au sud de Songjin. Les quatre canons de l'armement principal et tout le dispositif de commande de ses batteries étaient prêts à entrer en action lorsqu'à 1 h. 24 l'officier d'artillerie, le lieutenant F. J. Copas, repéra un train sur le tronçon surveillé. Les 4.5 ouvrirent le feu sur-le-champ, et le lieutenant Copas et son groupe directeur virent les deux derniers wagons sauter des rails. Personne sur le pont ne vit le train, et encore moins les impacts, mais des pilotes de la force opérationnelle 77 donnèrent plus tard raison aux artilleurs en signalant que deux wagons couverts gisaient au pied du remblai sur le côté ouest de la voie. Dans la nuit du 27 au 28 octobre, le *Crusader* était de nouveau de service au large de l'objectif « Package Two ». La nuit était superbe, claire et brillante, la mer était d'huile, lorsqu'à 20 h. 14 le navire approcha sur son aire et stoppa à quelque 3,000 yards de son objectif. Chacun était à son poste, mais il était prévu de ranger à 20 h. 20 et de ne laisser veiller que l'armement principal et le poste de télépointage et de télécommande. Or, c'est exactement à 20 h. 20, alors que l'officier en second<sup>15</sup> et l'officier d'artillerie étaient en train d'étudier ce plan au télépointage que le

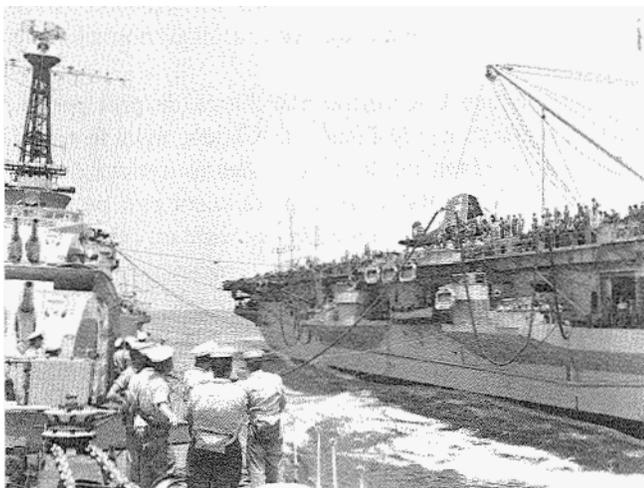


**Les membres de l'équipage de l'*Iroquois* assistent à un service religieux commémorant leurs camarades tués à l'ennemi, au large de la côte est de la Corée.**

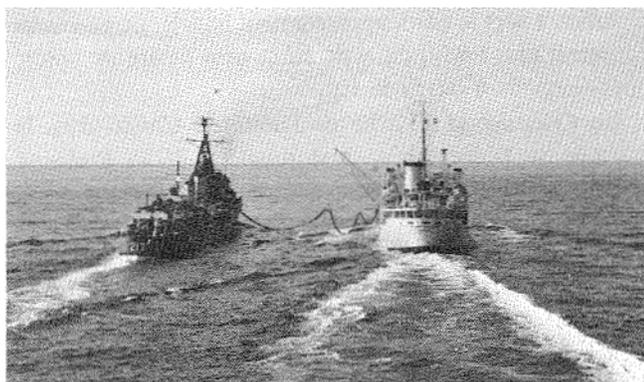
lieutenant Copas aperçut un nuage de fumée blanche à la sortie du tunnel nord. Tous les canons avaient déjà réglé leur tir sur ce point, car il était jugé plus utile de faire sauter un train chargé allant vers le sud qu'un train vide allant vers le nord, et le feu éclata sans retard. La première salve fit mouche et le train stoppa, les wagons de marchandises occupant la presque totalité des 220 yards de voie séparant les deux tunnels. La locomotive, apparemment intacte, se décrocha en hâte et s'élança dans le tunnel sud. Le *Crusader* suspendit son tir, et pointa ses canons sur la sortie sud du tunnel, ouvrant le feu dès que la locomotive apparut; mais, la fumée de l'explosion des obus dissimula l'objectif, et chacun pensa que la locomotive n'avait pas été atteinte. Les canons furent ensuite repointés vers les wagons de marchandises qui furent systématiquement démolis et incendiés. L'*USS De Haven*, qui patrouillait dans les parages, fut appelé à la rescousse et resta toute la nuit avec le *Crusader*, aidant à illuminer l'objectif et à le bombarder à l'occasion pour empêcher les équipes de réparation ennemies d'entreprendre le moindre travail de sauvetage. À l'aube, quatre *Corsair* arrivèrent de la force opérationnelle 77 et arrosèrent les restes de bombes et de fusées; quatre *Skyraider*, venant aussi du porte-avions, les suivirent et renouvelèrent le traitement, parvenant à obstruer le tunnel nord au moyen d'une bombe de mille livres. L'Aviation signala qu'une locomotive démolie gisait au bas du remblai de l'autre côté du tunnel sud; c'est tout ce qu'il fallait pour que la joie de l'équipage du *Crusader* fût complète, et lorsque le destroyer repartit vers le sud pour faire son plein de carburant et rencontrer sa relève, le moral n'avait jamais été si bon.

Le *Crusader* ne s'occupa pas, naturellement, de la seule chasse aux trains pendant sa patrouille; en fait, cette activité n'occupa qu'une faible partie de son temps auprès de l'élément opérationnel 95.22. Pendant la journée, il se livra à bon nombre de bombardements d'objectifs d'obstruction, de positions d'artillerie, de villages occupés par des troupes ennemies et de bien d'autres objectifs. Beaucoup de ses nuits ne se passèrent pas à faire la chasse aux trains; parfois, il était chargé d'escorter des dragueurs de mines qui faisaient désormais la plupart de leurs missions de nuit; parfois, il était chargé de protéger le groupe Yang-do des assaillants ennemis. Une fois, il eut pour mission d'appuyer une incursion dans Songjin, entreprise par une équipe des services de renseignements de la République de Corée, mais cette opération fut contremandée juste avant qu'elle ne débutât. Dans l'ensemble, le *Crusader* connut une patrouille très fructueuse; il s'acquitta avec efficacité de toutes les missions qui lui furent confiées, et ses canons obtinrent des résultats exceptionnels.

**Le *Nootka* se réapprovisionne en carburant du *Sicily*, de la Marine américaine, sur la côte ouest de la Corée.**



**L'*Iroquois* se réapprovisionne en carburant du pétrolier britannique *Brown Ranger*.**



Pendant que l'*Iroquois* et le *Crusader* étaient actifs sur la côte est, le *Nootka* restait sur la côte ouest pendant tout le mois d'octobre, se trouvant les deux premières semaines dans les rangs de l'élément du porte-avions, et la dernière semaine dans ceux de l'unité de Chodo. Le service de protection du porte-avions se passa comme d'habitude sans rien à signaler, mais son activité dans les rangs de l'unité opérationnelle 95.12.1 fut plus satisfaisante. Le 26 octobre, par exemple, le *Nootka* fut chargé de protéger de ses canons le travail des dragueurs de mines *Condor* et *Competent*, pendant qu'ils nettoyaient un tronçon de la route « Cigarette » au sud de Chodo. Le dragage commença à 8 h. 30, et tout se passa bien jusqu'à 8 h. 50, alors que trois batteries ennemies ouvrirent le feu sur le *Condor*. Le *Nootka* riposta immédiatement, pendant que le *Competent* lançait un écran de fumée pour dissimuler les dragueurs. Pendant quelque temps, le tir fut nourri et violent, la batterie la plus proche du *Nootka* fut bientôt réduite au silence, mais les deux autres continuèrent leur tir jusqu'à ce que plusieurs des salves du destroyer atteignissent leur voisinage immédiat. Pendant ce temps, le *Condor* réussit à merveille à esquiver les obus ennemis et parvint à se retirer derrière l'écran de fumée sans être touché.

L'après-midi du même jour, à 15 h. 15, les trois navires retournèrent essayer de terminer le dragage; il se déroula cette fois sans entrave pendant plus de deux heures avant que les trois mêmes batteries ouvrirent de nouveau le feu. Cette fois encore, le *Nootka* réduisit rapidement au silence la plus proche, alors que les deux autres se firent plus persistantes; le destroyer les fit enfin taire au moyen de plusieurs obus à éclatement fusant bien placés.

Le *Nootka* retourna avec le *Condor* les deux jours suivants, et la mission de dragage s'effectua avec succès. Les canons ennemis n'intervinrent plus, mais le *Nootka* profita de l'occasion pour bombarder les positions des deux batteries obstinées. Le deuxième jour, des *Firefly* du porte-avions de la côte ouest vinrent exécuter un grand nettoyage du secteur au moyen de leurs fusées.

À part le bombardement ci-dessus et quelques petits bombardements exécutés pendant les patrouilles de nuit, le *Nootka* connut un séjour relativement calme auprès de l'unité de Chodo. Le matin du 30 octobre, il fut relevé par le *Condamine* de la Marine australienne et se mit en route vers Yonpyong-do pour assumer le commandement de l'unité de Haeju.

En novembre 1952, deux des navires de la division canadienne de destroyers en Extrême-Orient quittèrent le théâtre des opérations pour rentrer au Canada; mais, à part cela, le mois se passa sans rien de bien marquant à signaler. Le *Nootka* fut le premier à partir. Il accomplit sa dernière mission en qualité de

commandant de l'unité opérationnelle 95.12.4, du 30 octobre au 5 novembre, mission qui le fit participer à plusieurs bombardements et à l'appui d'une incursion de guérilleros d'assez grande envergure. L'incursion fut exécutée dans la matinée du 2 novembre par quelque 200 guérilleros des meutes de Sunwi-do<sup>16</sup>. Les assaillants débarquèrent sur une petite péninsule continentale en face de l'angle nord-est de l'île, la nettoiyèrent de troupes ennemies et se retirèrent au bout de six heures sans perdre un seul homme. Pendant toute l'opération, le *Nootka* effectua un barrage d'artillerie, et les appareils du porte-avions de la côte ouest, *PLUWSS Badoeng Strait*, détruisirent de leurs bombes et fusées les points fortifiés ennemis qui entravaient l'avance des assaillants. En plus d'appuyer le raid, le *Nootka* fut appelé plusieurs fois pendant sa patrouille à réduire au silence des batteries ennemies qui tiraient sur les îles amies et sur les navires sudcoréens rattachés à l'unité, mais il ne fut pris pour cible que le matin de son départ alors qu'une batterie continentale, peut-être en signe d'au revoir amical, tira deux obus qui tombèrent assez loin dans son sillage.

Le *Nootka* rentra à Sasebo le 6 novembre et repartit trois jours plus tard en direction de Hong-Kong pour entreprendre la première étape de son retour vers le Canada. Le *Nootka* fut le premier des navires de la division canadienne de destroyers en Extrême-Orient à rentrer par Suez. Après de nombreuses escales comprenant Singapour, Colombo, Aden, Malte, Gibraltar et Ponta Delgada aux Açores, le *Nootka* termina le tour du monde lorsqu'il entra dans le port de Halifax le 17 décembre 1952. Beaucoup d'autres suivront son exemple car, plus tard, plusieurs des destroyers du commandement de l'Atlantique dépêchés auprès de la division canadienne de destroyers en Extrême-Orient rentreront à Halifax par Suez à la fin de leur service en Corée.

Le navire qui releva le *Nootka* fut un autre destroyer d'Halifax, le *Haida*, (Commander Dunn Lantier, C.D., MRC) qui arriva à Yokosuka le 6 novembre et à Sasebo le 12. Après une semaine à Sasebo pour se ravitailler et s'occuper d'entretien et de petites réparations, l'*Haida* fut chargé d'une mission de protection du porte-avions de la côte ouest. Comme d'habitude, cette mission se passa sans incident bien que le navire fût détaché deux fois pour effectuer une patrouille de nuit, une fois avec l'unité de Pengyong-do et une fois avec celle de Chodo. Il rentra à Sasebo le 29 novembre sans avoir pris contact avec l'ennemi.

Le second navire de la division canadienne de destroyers en Extrême-Orient à rentrer au Canada fut l'*Iroquois*. Après avoir passé les deux premières semaines du mois en visite « R & R » à Hong-Kong, il partit le 17 novembre pour se joindre au service de

protection du *Glory* de la Marine royale sur la côte ouest. Il ne resta qu'une journée avec le *Glory*, le 19, avant de se mettre sous les ordres du commandant d'unité opérationnelle 95.12.4 pour une garde d'une nuit dans le secteur de Haeju. Pour une fois, ce secteur fut calme, et l'*Iroquois* partit le lendemain matin pour se joindre à l'unité opérationnelle 95.12.1 à Chodo.

Deux nuits et une journée à Chodo se passèrent sans incident, et le destroyer partit le 22 novembre à destination de Sasebo. Les quelques jours suivants furent consacrés aux derniers préparatifs du retour au Canada et, après l'arrivée du navire de relève *Athabaskan* à Tokyo, l'*Iroquois* s'en retourna au Canada par Pearl Harbor. L'*Athabaskan*, qui en était à son troisième tour de service dans les eaux coréennes, était désormais sous les ordres du commander J. C. Reed, D.S.C., C.D., MRC, qui succédait ainsi au commander Landymore de l'*Iroquois* au poste de commandant des destroyers canadiens en Extrême-Orient.

Un seul des destroyers canadiens effectua une patrouille intérieure sur la côte ouest en décembre; il s'agit du *Crusader*, qui servit dans les rangs de l'unité opérationnelle 95.12.1, du 30 novembre au 8 décembre. Pendant cette patrouille, le temps lui créa plus de difficultés que l'ennemi; l'hiver approchait et la température descendait souvent à 15°F., provoquant la formation d'un brouillard ou brume appelé fumée de gel ou fumée marine. Les chutes de neige étaient fréquentes, et souvent les vents étaient violents et la mer houleuse. Les bourrasques, les chutes de neige et le brouillard rendaient très pénibles les patrouilles intérieures de la côte ouest qui étaient déjà normalement dangereuses.

Il arrivait que le *Crusader* fût chargé de protéger les dragueurs de mines de l'unité de Chodo, mais le temps permettait rarement de procéder à des opérations de déminage. Les artilleurs ennemis ne faisaient rien pour entraver le déminage; ils manifestèrent même un calme anormal pendant toute la patrouille du *Crusader*.

Le seul incident qui rompit la monotonie, pendant que le *Crusader* était au service de l'unité opérationnelle 95.12.1, se produisit dans la nuit du 5 au 6 décembre, alors que quatre avions ennemis bombardèrent Chodo et Sok-to. Ces avions rôdèrent pendant un certain temps et, à quatre reprises, le radar du *Crusader* les repéra en train de se diriger vers le navire. Celui-ci ouvrit chaque fois le feu avec ses 4.5, et chaque fois les avions s'éloignèrent. Après avoir largué toutes leurs bombes sur les îles où, d'ailleurs, ils ne firent ni victimes ni dégâts, les avions repartirent vers le nord, apparemment intacts. Le *Crusader* apprenait plus tard qu'il avait été le seul navire de l'unité opérationnelle à ouvrir le feu.

Le *Crusader* se détacha de l'unité de Chodo dans la matinée du 8 décembre, et se joignit à *FUSS Badoeng Strait* pour une mission de protection de dix jours. Le

soir du 10 décembre, ce fut le tour du *Crusader* d'effectuer une mission détachée\* avec les unités intérieures, et il fut dépêché dans le secteur de Chodo pour la nuit. Les services de renseignements révélaient que l'ennemi massait des troupes sur le continent en face des îles, et l'on craignait qu'il tentât d'envahir soit Chodo soit Sok-to, mais rien ne se passa pendant la mission du *Crusader*. La seconde mission «Whitbread» du destroyer canadien se passa dans le secteur d'Haeju, où il accomplit une patrouille sans incident dans la nuit du 13 au 14 décembre. Le *Crusader* se détacha de l'élément le 18 décembre et se rendit à Duré où il resta pendant dix jours.

Le vétéran Athabaskan fut chargé, comme première patrouille de son troisième tour de service en Corée, d'une mission de protection auprès du Badoeng Strait. Il resta auprès du porte-avions du 7 au 17 décembre, à l'exception de trois patrouilles «Whitbread» exécutées les nuits des 8, 11 et 15 décembre. Ces trois patrouilles intérieures se déroulèrent dans le secteur de Chodo qui demeurait calme, la seule animation étant provoquée par des mouvements non annoncés de guérilleros et d'agents secrets de toutes sortes opérant entre les îles et le continent ennemi. Au moment de la relève du porte-avions, l'Athabaskan partit pour Duré où il arriva le 18 décembre.

La patrouille sans doute la plus intéressante, du point de vue historique, effectuée par un navire canadien pendant ce mois-là, fut celle du *Haida* qui se trouvait dans les rangs de l'élément opérationnel 95.22 sur la côte est, du 3 au 20 décembre. Bien que nouveau venu sur la côte est, et même sur le théâtre des opérations, l'*Haida* maîtrisa rapidement ses fonctions d'obstruction et de blocus intérieurs. Pendant les quelques premiers jours, pour se familiariser avec le secteur, il participa à son tour à toutes les patrouilles ordinaires: la patrouille «Windshield» de Yang-do à Chaho, la patrouille «Northern» de Yang-do au nord de Chongjin, et la patrouille «Sweet Adeline» protégeant le groupe de Yang-do contre les incursions nocturnes.

Dans l'après-midi du 6, l'*Haida* effectua son premier bombardement de la côte est en se joignant à l'*USS Moore* pour pilonner la gare de triage de Songjin. Pour que leur bombardement fût efficace, les navires devaient s'avancer assez près des batteries dont l'emplacement était connu, et lorsqu'ils faisaient demi-tour après leur première incursion, une batterie de canons de 76 mm ouvrait le feu. Il se trouvait à quelque 10,000 yards de là, et l'obus le plus proche tomba à environ 200 yards en arrière de l'*Haida*. Le navire

---

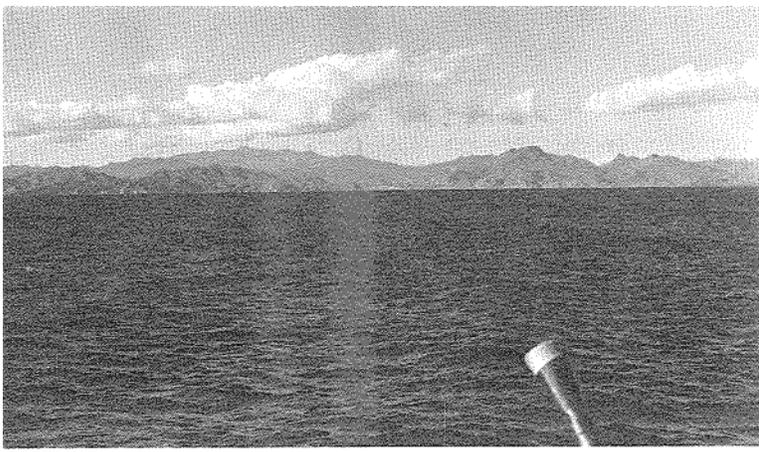
\* Cette mission détachée, effectuée chaque nuit par un destroyer de l'élément de protection du porte-avions, s'appelait alors patrouille «Whitbread».

riposta immédiatement avec son canon de 3 po. 50 calibre de poupe, et l'exactitude des corrections radiophoniques données par l'avion de repérage sur le qui-vive permit à l'*Haida* de réduire promptement la batterie au silence. Les artilleurs communistes furent toutefois persévérants, et quand les navires furent à 16,000 yards de là, ils ouvrirent de nouveau le feu; cette fois, ils tirèrent complètement au hasard.

Bien qu'il effectuât plusieurs autres bombardements de jour, l'*Haida* ne fut pris sous le feu de l'ennemi qu'une seconde fois pendant cette patrouille. Cette fois-ci, le navire revint de Yang-do après avoir bombardé des batteries côtières près de Songjin, lorsqu'une batterie voisine de l'objectif «Package One» ouvrit le feu. Le navire se trouvait cependant à bout de portée, et le pointage était si inexact qu'aucune chute d'obus ne fut repérée.

C'est dans la chasse aux trains que l'*Haida*, comme les autres navires de la côte est, trouva la plus intéressante de ses fonctions. Les trains se faisaient rares cependant, et le navire dut patienter de longues heures avant d'avoir sa première chance d'entrer officiellement dans la confrérie des «destructeurs de trains». L'occasion se présenta dans la nuit du 17 au 18 décembre, alors que l'*Haida* faisait le guet au large de l'objectif «Package Four» au sud de Chaho. Il y avait trois heures que l'équipage était à son poste de combat lorsqu'un message du destroyer guettant à l'objectif «Package Two» annonça qu'un train venait de passer et se dirigeait vers le sud. Tout était prêt lorsque apparut la future victime, et les artilleurs tirèrent cinquante trois obus de 4 po. et trente et un obus de 3 po. 50 calibre pendant que le train franchissait l'objectif au plus vite. Plusieurs coups au but furent repérés, mais ils n'empêchèrent pas le train de poursuivre sa route.

La nuit suivante (18 au 19 décembre) l'*Haida* effectua sa dernière mission «Package», et tout l'équipage espérait ardemment que les artilleurs auraient au moins encore une chance de cueillir un train. Cette fois, le navire se trouvait au large de l'objectif «Package Two», ce qui était de bon augure, car c'est là que le *Crusader* avait détruit son train en octobre. Et justement, à 1 h. 59, un train se dirigeant vers le nord apparut enfin et essuya le feu de tous les canons. Cette fois, les artilleurs firent mouche et la lumière des obus éclairants révéla que le train s'était arrêté. Pendant quinze minutes, l'*Haida* continua à déverser des explosifs sur sa victime pour s'assurer que rien n'échappait, puis il suspendit son tir. Lorsque la fumée se fut dégagée, l'équipage de l'*Haida* en liesse put voir de huit à dix wagons de marchandises éparpillés sur la voie et le ballast, mais il n'y avait aucun signe de la locomotive, de sorte qu'on en déduisit qu'elle s'était échappée. L'*Haida* continua à



Vue de l'objectif «Package Four» sur la côte est de la Corée.

tirer par intermittence sur le train démolé jusqu'à 5 h. 16, heure à laquelle il dut s'éloigner pour effectuer une patrouille « Northern » avec PUSS McNair dont il avait été précédemment chargé. Le destroyer américain The Sullivans, qui surveilla l'objectif « Package Two » la journée suivante, confirma l'impression de l'*Haida* qu'au moins huit wagons de marchandises gisaient déchetés sur la voie. Il semble, cependant, que l'état-major du commandant de la force opérationnelle 95 n'ait pas porté la destruction d'un train au crédit du navire<sup>17</sup> probablement parce que la locomotive s'était

échappée, et l'*Haida* dut attendre un peu plus longtemps l'honneur convoité d'être consacré « destructeur de trains ».

L'*Haida* passa sa dernière nuit dans les rangs de l'élément opérationnel 95.22 à faire une patrouille « Sweet Adeline » pour la garde de Yang-do; comme d'habitude, tout était calme. Le lendemain, 20 décembre, il se ravitailla en carburant auprès d'un pétrolier américain et, à l'arrivée de sa relève, l'*HMAS Anzac*, mit le cap sur le Japon.

Noël 1952 fut vraiment une fête pour les navires de la division canadienne de destroyers en Extrême-Orient, grâce à la prévoyance et à la prévenance de l'état-major du groupe opérationnel 95.1 qui fit en sorte que les trois destroyers canadiens en Extrême-Orient pussent, pour la première fois depuis le début des hostilités, passer Noël ensemble au port. Chacun tira pleinement parti de ces heures de réjouissance, et de nombreuses visites s'échangèrent d'un navire à l'autre, tant que dura la réunion des trois destroyers.

Malheureusement, la guerre se poursuivait et, avant la fin de l'année, tous, sauf l'*Haida*, étaient de nouveau en patrouille, exposés au tir des batteries côtières ennemies, aux dangers de la navigation intérieure sur la côte ouest, ainsi qu'aux rigueurs de l'hiver dans la mer Jaune.

## References

<sup>1</sup>Ainsi que pour leurs familles et amis. Du 8 août au 1<sup>er</sup> novembre 1952, les régiments de la 24<sup>e</sup> brigade d'infanterie canadienne subirent les pertes suivantes: *Royal Canadian Regiment*, 191; les *Patricial*, 18; et le *Royal 22<sup>e</sup> Régiment*, 74. (*Journal de l'Armée canadienne*, Vol. IX, n<sup>o</sup> 3, p. 28.)

<sup>2</sup>Une bonne description générale de la campagne «Cherokee» est donnée par Cagle et Manson, *op. cit.*, pp. 460-469.

<sup>3</sup>Sur les 2,590 tonnes de munitions dépensées en juillet 1952, quelque 32 p. 100 furent tirées sans observation; sur les 1,451 tonnes dépensées en octobre 1952, 11 p. 100 seulement le furent avec observation. (Cagle et Manson, *op. cit.*, p. 353.)

<sup>4</sup>*Ibid.*, pp. 352-353,

<sup>5</sup>Nap-to (ou Nap-som ou Napu-somu) est située à 39° 16.5' de latitude nord et 124° 43' de longitude est, et est la plus méridionale des îles du golfe du Yalou. C'était alors la seule île de la côte ouest au nord du 39<sup>e</sup> parallèle qui fût encore en des mains amies.

<sup>6</sup>Voici l'avis du commander Steele: « Le commandant du *JML* a fait preuve d'un excellent jugement, de merveilleuses qualités de marin, ainsi que d'une maîtrise et d'un courage exemplaires, sans lesquels cette force n'aurait pu rentrer saine et sauve. » (Rapport des opérations du *Nootka* pour juillet-août 1952, appendice B.)

<sup>7</sup>Les autres navires de protection étaient le *HMS Charity* et l'*USS Bradford*.

<sup>8</sup>Le 23 septembre, le contre-amiral E. G. A. Clifford, C.B., succédait au contre-amiral Scott Moncrieff au poste d'amiral commandant en second de la base navale d'Extrême-Orient et reprenait les fonctions de commandement du groupe opérationnel 95.1.

<sup>9</sup>Les guérilleros avaient retenu la leçon de l'attaque de juin, quand des jonques avaient essayé de partir de leur propre chef, et, pendant l'opération « Siciro », un guérillero armé se tenait auprès de chaque chef de jonque pour l'obliger à obéir aux ordres.

<sup>10</sup>Voir Cagle et Manson, *op. cit.*, pp. 204-208, pour le récit de « l'incident *Nootka* ».

<sup>11</sup>En plus de l'*Iroquois*, l'élément comprenait les navires américains *Walker*, *Marsh*, *Thompson* et *Naifeh*, ainsi que les torpilleurs sud-coréens 25 et 27. L'*USS Carmick* se joignit plus tard à l'élément.

<sup>12</sup>Rapport des opérations de l'*Iroquois*, pour le mois d'octobre 1952.

<sup>13</sup>Des trains ont été détruits par des canons de marine avant juillet 1952, mais l'admission au titre de « destructeur de trains » n'est accordé qu'aux navires qui avaient détruit leur train après la constitution du club.

<sup>14</sup>Les navires canadiens auraient détruit huit des vingt-huit trains détruits après la formation du club. Les navires américains, qui se trouvaient en écrasante majorité sur la côte est, en auraient détruit dix-sept; le destroyer britannique *Charity* en a détruit deux, et le destroyer néerlandais *Piet Hein* en détruisit un. (Voir Cagle et Manson, *op. cit.*, p. 360.)

<sup>15</sup>L'officier en second était le lieutenant commander J. Husher, de la MRC.

<sup>16</sup>Cette île, capturée par l'ennemi au cours de son offensive contre les îles à la fin de 1951, avait été reprise depuis par des guérilleros amis.

<sup>17</sup>Cagle et Manson, *op. cit.*, p. 360.

## DESTRUCTION DE TRAINS SUR LA CÔTE ORIENTALE

Le jour de l'An 1953, les forces des Nations Unies, et même les forces communistes, n'entretenaient que peu d'espoir de mettre bientôt fin à la guerre de Corée. Aucune session plénière des délégations de l'armistice n'avait eu lieu depuis que le général Harrison avait ajourné les pourparlers *sine die*, le 8 octobre; ni l'une ni l'autre des parties n'avait manifesté le désir de reprendre les négociations. Les équipes de liaison tenaient de temps à autre de courtes réunions inutiles, d'où ne sortait rien qui vaille et au cours desquelles étaient formulées des accusations et des contreaccusations relatives à la violation de la zone de trêve.

Au début de l'année, le front demeurait stable. Les violents combats engagés en septembre et octobre 1952 avaient commencé à se ralentir avec l'arrivée de l'hiver; le mois de décembre et les deux premiers mois de l'année 1953 furent relativement tranquilles<sup>1</sup>. Au cours du mois de janvier, l'ennemi lança quelques attaques, au niveau des bataillons, et, bien entendu, le sondage du front se poursuivait ici et là; mais, contrairement au printemps de 1952, aucun indice ne laissait croire que les communistes s'impatienzaient du peu de progrès vers un armistice, ou qu'ils se préparaient à l'offensive.

Toutefois, des mouvements d'impatience commençaient à se manifester dans le commandement de l'ONU au sujet de l'impasse en apparence permanente en Corée. Le général Van Fleet, commandant des armées de terre en Corée<sup>2</sup>, et bien d'autres officiers supérieurs étaient d'avis qu'une reprise de l'offensive par l'ONU constituait le seul espoir de soumettre les communistes à la raison<sup>3</sup>, possibilité dont on parla beaucoup à la fin de 1952 et au début de 1953. Selon l'amiral Joy, c'est la menace de la reprise des opérations militaires de l'ONU au printemps de 1953 et de la propagation possible de la guerre jusqu'en Chine qui amena enfin les communistes à assouplir leur attitude sur la question des prisonniers de guerre<sup>4</sup>. Cette opinion de l'amiral Joy fut assez bien confirmée par certains prisonniers de guerre ennemis

qui, capturés au cours des premiers mois de 1953, révélèrent qu'on les avait avertis de s'attendre à une grande offensive de l'ONU dès que le temps s'améliorerait au printemps<sup>5</sup>. Cependant, on a lieu de croire aussi que les communistes avaient une autre raison de souhaiter la fin de la guerre en Corée; c'est que la paix en Corée faisait simplement partie d'une « offensive de paix » générale destinée à diminuer la tension internationale pendant que les différentes factions en U.R.S.S. réglèrent la question de la succession de Staline.

Quelles que fussent leurs raisons, les communistes étaient résolument décidés à la fin de mars, semble-t-il, à mettre un terme aux hostilités en Corée. Le 22 février, le général Clark leur donnait une excellente occasion de reprendre les négociations, s'ils le désiraient, en écrivant, dans une lettre adressée à leurs chefs militaires en Corée, qu'une entente serait peut-être possible sur le rapatriement des prisonniers de guerre malades et blessés, même si l'on ne faisait aucun progrès quant au fond de la question. Les communistes ne répondirent même pas à la lettre et M. Vishinski, s'adressant à l'ONU le 2 mars, précisait que les communistes n'avaient pas modifié d'un iota leur attitude antérieure sur la question des prisonniers de guerre. Staline mourait trois jours après.

À compter de ce moment, les événements se précipitèrent. Le 15 mars, Malenkov lança sa fameuse « offensive de paix » et, à peine deux semaines plus tard, le 28 mars, le général Clark recevait une réponse tardive à sa lettre du 22 février. Les communistes y déclaraient que, non seulement ils étaient prêts à procéder à un échange de prisonniers malades et blessés, mais qu'ils étaient également disposés à reprendre les pourparlers en vue d'une trêve. Les équipes de liaison commencèrent le 6 avril à préparer l'échange des malades et des blessés, mais le haut commandement de l'ONU était au début peu disposé à reprendre les séances plénières de Panmunjom avant d'avoir l'assurance que les communistes fussent

résolus à négocier de bonne foi et non pas à se servir simplement des réunions de trêve comme tribune de propagande. Un discours radiophonique que Chou en-Lai prononçait lui-même le 30 mars donnait, semble-t-il, cette assurance en proposant un compromis en vue de résoudre la question des prisonniers. Le 26 avril, après que les communistes eurent en apparence fait preuve de leur bonne foi en commençant l'échange proprement dit des malades et des blessés, les pourparlers de trêve reprirent de nouveau\*.

Quand on songe aux difficultés que les négociateurs avaient eues auparavant, les progrès accomplis à Panmunjom au cours des quelques semaines qui suivirent furent étonnants, en dépit des tentatives constantes du président Syngman Rhee de les faire échouer. Le Président, on le comprend, craignait tout armistice qui lui aurait imposé un *statu quo ante bellum* et était résolu à peu près à tout pour prévenir un tel règlement. De leur côté, les communistes, dont l'attitude conciliatrice durant les pourparlers fut surprenante, prirent des mesures pour faire comprendre au président Rhee la fausseté de sa position<sup>6</sup>, en attaquant avec force les positions du front que défendaient les troupes de la République de Corée. Vers la mi-mai, survinrent les plus violents combats depuis octobre 1952 et, le 13 juin, des engagements plus violents encore éclataient dans le centre et le centre-ouest des positions occupées par les 4<sup>e</sup> et 8<sup>e</sup> divisions de la République de Corée. Malgré cela, malgré tous les combats et les menaces du Président, les pourparlers continuèrent à progresser, de sorte que, le 16 juin, il semblait bien que tout fût terminé, sauf le tapage verbal. Ce jour-là, le général Harrison informa l'amiral Clark qu'il prévoyait un armistice dans trois ou quatre jours<sup>7</sup>.

Le lendemain, le Président Rhee joua son atout en libérant soudainement quelque 27,000 prisonniers anticommunistes dont la garde avait été confiée aux troupes sudcoréennes. Si un tel geste courrouça l'ONU, il rendit furieux les communistes qui mirent fin sur-le-champ aux pourparlers; on crut durant un certain temps que M. Rhee allait réussir dans sa tentative visant à la poursuite de la guerre. Pour une fois dans la longue histoire des négociations de trêve, les communistes avaient une excuse légitime pour temporiser, mais, chose assez étrange, ils n'en profitèrent pas puisque, le 10 juillet, les pourparlers reprenaient. Toutefois, les communistes continuèrent d'exercer leur pression sur la ligne de feu, s'attaquant principalement aux secteurs occupés par la République de Corée et, le 13 juillet, ils

---

\*On se rendit compte de nouveau que la bonne foi était plus apparente que réelle puisque l'on constata plus tard que les communistes avaient gardé de nombreux malades et blessés qui auraient dû être rapatriés. L'opération *Little Switch*, ainsi qu'on la désignait, se poursuivit du 20 avril au 3 mai; on échangea 6,670 communistes malades ou blessés contre 684 membres de l'ONU.

lançaient la plus violente attaque depuis les durs combats du début de 1951. Ce jour-là, six divisions communistes s'attaquèrent à la division de la capitale de la Corée du Sud et aux 3<sup>e</sup> et 6<sup>e</sup> divisions de la République de Corée qui occupaient le centre du front dans le saillant de Kumsong. Les troupes de la République de Corée reculèrent sur plusieurs milles, la division de la capitale et la 3<sup>e</sup> division étant, en particulier, très lourdement mutilées. L'avance ne fut pas grave parce que les flancs tinrent bon et, le 19 juillet, l'attaque prit fin<sup>8</sup>. Répétons que le double objectif des chefs communistes consistait probablement à servir une leçon à M. Rhee et à ses partisans, et à mal renseigner ceux qui n'étaient pas au courant de la force militaire des protagonistes en Corée, à la veille d'un armistice.

Quelle que fût la provocation de la part du Président Rhee, les communistes étaient décidés à mettre fin à la guerre. À la séance plénière du 19 juillet, le général Nam II, principal délégué de la Corée du Nord, se dit prêt à accepter de la part de l'ONU l'assurance qu'elle ferait obstacle au Président Rhee et disposé à commencer les derniers préparatifs en vue de la signature de l'armistice. Les obstacles ayant disparu, la trêve entra en vigueur à 22 h. le 27 juillet 1953.

Au cours des six derniers mois de la guerre, pendant que tous ces événements se déroulaient, les destroyers de la division canadienne en Extrême-Orient avaient poursuivi leur besogne « comme à l'ordinaire ». Ils passaient la plus grande partie de leur temps à protéger les porte-avions et à patrouiller la côte occidentale, missions monotones et sans incidents. Les patrouilles de la côte orientale furent, toutefois, beaucoup plus mouvementées. La Division canadienne de destroyers en Extrême-Orient eut la chance de voir chacun de ses navires accomplir deux de ces patrouilles durant cette période. Chacun d'entre eux profita de l'occasion de démontrer de façon tangible sa compétence au tir d'artillerie en se livrant au jeu excitant de « la destruction de trains ».

Au début de la nouvelle année, l'*Athabaskan* et le *Crusader* étaient de service sur la côte occidentale. Le 1<sup>er</sup> janvier, les deux échangeaient leurs rôles; le *Crusader* se joignit au porte-avions et l'*Athabaskan* prit sa place au sein de l'unité de Chodo. L'*Athabaskan* constata que l'existence avec l'unité opérationnelle 95.1.4<sup>9</sup>, était relativement calme. L'ennemi voulait, semble-t-il, éviter tout acte d'hostilité qui aurait pu lui attirer le courroux de l'unité opérationnelle et des appareils du porte-avions. Ainsi, même s'ils bombardaient parfois des objectifs choisis, la tâche des navires n'était pas lourde. Le 7 janvier, le *Crane* arriva à Chodo pour relever l'*Athabaskan* qui retourna à Sasebo.

Le 16 janvier, l'*Athabaskan* entreprit une nouvelle mission dans la région de Chodo, et ce qui marqua surtout cette patrouille, ce fut la difficulté causée par les glaces de banquise. À leurs postes de jour et de nuit, les

navires devaient constamment changer de position pour éviter d'être pris dans les glaces qui, même si elles n'étaient pas particulièrement abondantes, pouvaient quand même emprisonner un destroyer. Se faire prendre dans une île de glace à la dérive qui pouvait, en plein jour, entraîner les navires sous les bouches des batteries côtières n'était pas une perspective très intéressante.

Le matin du 18 janvier, l'*Athabaskan* et la frégate de la Marine royale, *Opossum*, furent l'objet d'un mauvais tour déplaisant de la part de ces glaces flottantes. Les deux navires étaient ancrés au nord de Chodo lorsqu'ils furent soudainement entourés par les glaces. Après avoir perdu son ancre de tribord et quatre maillons de chaîne, l'*Athabaskan* parvint à se dégager avec beaucoup de difficulté, et l'*Opossum*, qui semblait irrémédiablement emprisonné, eut encore plus de mal. Il parvint enfin à se frayer un chemin en faisant tourner ses hélices à la vitesse de quinze noeuds. Après ce malencontreux incident, on apporta certaines modifications aux ordres régissant la conduite des patrouilles autour de Chodo durant la saison des glaces.

Le reste de la patrouille de l'*Athabaskan* se passa sans incident, si ce n'est les efforts qu'il déploya pour recouvrer son ancre et ses chaînes perdues. Deux premières tentatives furent vaines à cause de la glace; enfin, dans l'après-midi du 22 janvier, l'*Athabaskan* et le remorqueur de la flotte *USS Quapaw* réussirent à retrouver les accessoires perdus<sup>10</sup>. L'ancre fut retrouvée à temps puisque l'après-midi même, l'*Athabaskan* reçut l'ordre de se joindre à l'escorte du *Glory*.

Au cours du mois de janvier, l'*Haida* effectua deux patrouilles de dix jours auprès du porte-avions de la côte occidentale. Au cours de ces missions, il dirigea trois patrouilles dites « Whitbread » avec les trois unités côtières de Chodo, Pengyong-do et Haeju, mais chacune d'entre elles fut aussi calme que la précédente, même si des nouvelles faisaient croire, de temps à autre, que l'ennemi se préparait de nouveau à l'offensive contre les îles amies.

Le *Crusader* n'accomplit qu'une mission opérationnelle au cours du mois de janvier, ayant été de service dans l'unité 95.1.1, du 1<sup>er</sup> au 11 janvier, après quoi il se rendit à Hong-Kong pour dix jours de « repos et de récréation ». À son retour, il se joignit à l'unité opérationnelle 95.2.2<sup>11</sup>, sur la côte orientale.

La Division canadienne de destroyers en Extrême-Orient connut un mois de février plus intéressant que le mois de janvier puisque deux de ses navires furent assignés à des missions sur la côte orientale. La première, du 28 janvier au 9 février, échoua au *Crusader*, qui fut commandant de l'unité opérationnelle jusqu'au 6 février. Sa patrouille ne fut pas aussi mouvementée que certaines autres qu'il avait accomplies sur la côte orientale, mais au moins elle offrait un champ



**Vue d'un village sur Yang-do,  
Q.G. du TU 9522 sur la côte est.**

d'action plus étendu qu'une patrouille dans les régions de Chodo ou d'Haeju. À cause, en partie, de son rôle de commandant, en partie à cause du manque de destroyers dans l'unité, le *Crusader* n'eut pas beaucoup d'occasions de faire la chasse aux trains; il ne put consacrer que quelques heures à surveiller « les objectifs », sans même apercevoir un convoi. Il consacra la majeure partie de son temps à la patrouille « Sweet Adeline », pour protéger le groupe de Yang-do, faisant une sortie de temps à autre vers le nord ou le sud le long de la côte. À maintes reprises, le mauvais temps l'obligea à renoncer à des bombardements parce que la visibilité était trop mauvaise pour les repérages aériens. Quand même, lorsqu'il en eut l'occasion, le *Crusader* démontra que son tir d'artillerie était toujours excellent. Au cours de sa dernière journée avec l'unité, il aperçut un camion ennemi qui dévalait sur la route le long de la côte; employant son canon 4.5 po. à la manière d'un franc-tireur, il l'immobilisa rapidement et en dispersa les occupants au moyen de quelques rafales à éclatement fusant. Le 9 février, le *Cockade* releva le *Crusader* qui arriva le lendemain à Sasebo.

Un des grands événements de février pour la Division canadienne de destroyers en Extrême-Orient fut la visite du vice-amiral E. R. Mainguy, O.B.E., C.D., MRC, chef de l'état-major de la Marine, dont c'était la première visite sur le théâtre de la guerre de Corée. L'amiral se donna beaucoup de peine pour faire de sa visite un tournee d'inspection complète; il passa plusieurs jours sur chacun des trois destroyers en activité de service, visita les troupes canadiennes au front et inspecta les installations côtières du Canada au Japon et en Corée. Au grand regret des destroyers qui accueillirent l'amiral Mainguy, l'ennemi se montra peu actif au cours de sa visite. Toutefois, l'amiral n'en fut pas moins en mesure de se représenter clairement l'activité de la division en Extrême-Orient. De leur côté, les hommes de la division



Le chef d'état-major naval, le vice-amiral E. R. Mainguy, et le Lt-commander J. H. G. Bovey, du *Crusader*, causent avec un sergent du corps des fusiliers marins des États-Unis venant du Q.G. de défense d'une île de la côte ouest.

furent très sensibles à l'intérêt que le chef de l'état-major de la Marine manifesta envers leur activité.

Au cours du mois de février, le deuxième navire canadien à entreprendre une patrouille sur la côte orientale fut l'*Athabaskan* qui, après avoir pris l'amiral Mainguy à son bord, à Tokyo, rejoignit l'unité opérationnelle 95.2.2 le 14 février. Pendant deux jours, le destroyer longea la côte, prêt à couper tout genre de communications, et mouilla de temps à autre au large de certains «objectifs», dans l'attente d'un convoi ferroviaire. Toutefois, rien ne bougeait et l'*Athabaskan* dut quitter la région, le 18, pour déposer l'amiral à bord d'un porte-avions rapide de la force opérationnelle 77, sans avoir eu l'occasion de démontrer la compétence de ses artilleurs. Pendant qu'il se rendait auprès de la Force 77, l'*Athabaskan* vit un avion à réaction *Panther* s'abattre en mer à deux milles environ devant lui; se rapprochant à toute vitesse, il recueillit le pilote en moins de dix minutes et poursuivit sa route. La force opérationnelle une fois rejointe, l'amiral Mainguy et le pilote rescapé furent transportés à bord du *USS Valley Forge*. Dans la force opérationnelle 77, la coutume voulait que, lorsqu'un navire recueillait un pilote d'un porte-avions, celui-ci récompensât le sauveteur en envoyant assez de crème glacée pour tout son équipage, mais l'*Athabaskan* dut se hâter de retourner à son unité opérationnelle sans profiter de cette offre. L'*USS Phillipine Sea* est donc redevable à l'*Athabaskan* de plusieurs gallons de crème glacée.

Lorsqu'il rejoignit son unité au matin du 19 février, l'*Athabaskan* assumait le commandement de l'unité opérationnelle 95.2.2 que lui céda l'*USS Thompson* appelé en d'autres lieux. Seuls demeuraient dans l'unité opérationnelle l'*Athabaskan* et l'*USS Wiseman*<sup>12</sup>; par

conséquent, l'activité nocturne se résuma à la patrouille « Sweet Adeline » pour la protection de Yang-do. Le jour, les deux navires pouvaient naviguer plus loin et, le 19, l'*Athabaskan* infligea à Tanchon un bombardement qui eut d'excellents résultats. À plusieurs reprises, les deux navires tirèrent quelques salves sur ce qui semblait être des postes de tir et sur des objectifs de communication, le long de la côte. Le 24, l'*Athabaskan* repéra une mine qu'il coula rapidement par le tir d'obus de 40 mm et d'armes portatives.

À l'exception d'incidents prosaïques de cette nature, la patrouille s'écoula paisiblement; le 27 février, le *Charity*, de la Marine royale, releva l'*Athabaskan*. La malchance de l'*Athabaskan*, qui n'avait pas aperçu un seul convoi ferroviaire et, à plus forte raison, n'en avait pas détruit, préoccupait beaucoup l'équipage qui, lorsque le destroyer partit pour rejoindre le *Glory* sur la côte occidentale, présenta à son commandant, le capitaine Reed, de la part des mess des matelots, un train-jouet en plastique, ajoutant à l'offrande quelques vers de mirliton tournés pour la circonstance. La réponse du capitaine Reed, surtout à l'avant-dernière ligne, était assez bien tournée:

**To the Seamen's Messes, thanks one and all,  
For a plastic train beats none at all.  
An enemy train is hard to gel,  
But you may be sure we'll get it yet.  
Patience a virtue is, they say,  
And we'll wait for that train another day,  
Crusader and Haida may have their train,  
But oser jet pilot will fight again.  
And the mine we sank's a menace no more,  
That's something we've got to even the score.  
Though trainless we are *Glory* bound,  
The Reds will know we've been around.<sup>13</sup>**

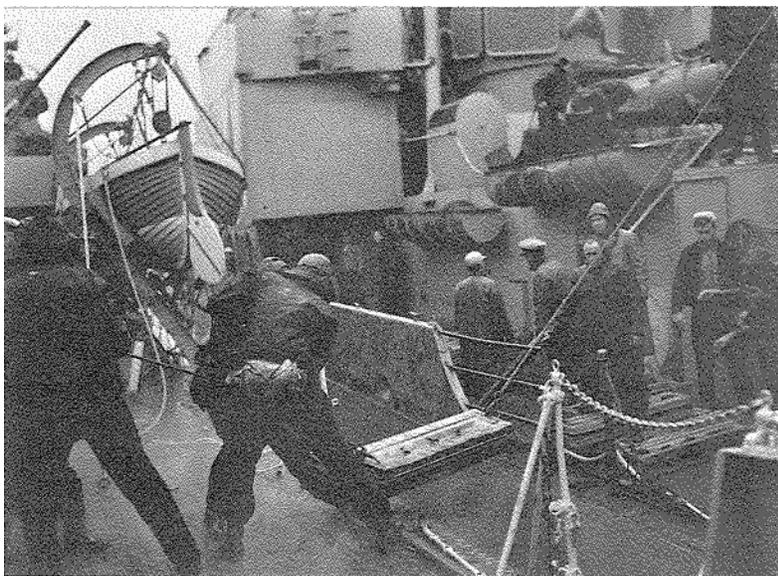
Le temps devait prouver que le capitaine était encore meilleur prophète que poète.

Au cours du mois de février, les opérations sur la côte occidentale se déroulèrent comme d'habitude même si, au début du mois, il y eut un peu d'excitation lorsque le quartier général, à Tokyo, lança une alerte générale contre la possibilité d'activité sous-marine de la part de l'ennemi. Il fut établi plus tard que ce rapport était sans fondement, mais pas avant qu'il eût procuré aux navires d'escorte un émoi bien mérité.

Un seul navire canadien accomplit une patrouille côtière au cours du mois: l'*Haida*, qui fut commandant de l'unité opérationnelle 95.1.6 dans la région d'Haeju, du 30 janvier au 7 février. Sa tâche s'accomplit sans trop d'incidents, son activité guerrière se limitant à de légers bombardements d'emplacements de canons et de concentrations de troupes en face de Mu-do. La plupart du temps, les appareils du porte-avions de la côte occidentale réussissaient à tenir l'ennemi en respect grâce à leurs bombes au napalm et à leurs fusées.

Rien d'important ne se produisit au cours du mois de mars 1953, pour ce qui est des destroyers canadiens. Ainsi, l'observation du lieutenant-commander Bovey, du *Crusader*, qui déclarait que la première patrouille du mois de mars « fut la moins guerrière de toutes nos patrouilles », décrit assez bien les patrouilles entreprises par les autres navires de la Division canadienne de destroyers en Extrême-Orient. Même la tâche assignée au *Haida* sur la côte orientale, la seule confiée à des navires canadiens durant le mois, fut sans incident.

Cette patrouille si peu guerrière du *Crusader* consista en une mission d'escorte de porte-avions, en compagnie de *PUSS Bataan*, du 6 au 19 mars. Durant les autres jours du mois, il se trouva soit au port, soit en manoeuvres avec des unités de la Marine américaine. L'*Athabaskan* n'eut guère plus de veine; il accomplit deux missions sans incident, auprès du *Mory* de la Marine royale, sur la côte occidentale, mais vers la fin du mois, on lui assigna une mission côtière. Du 26 mars au 1<sup>er</sup> avril, l'*Athabaskan* fut commandant de l'unité 95.1.4 dans la région de Chodo, où il bombardra plusieurs positions ennemies sur la terre ferme. Le seul événement digne de mention de la patrouille consista en un raid entrepris dans la nuit du 30 au 31 mars par une guérilla sud-coréenne, depuis Chodo. Cette guérilla, connue sous le nom de 1<sup>er</sup> Régiment d'infanterie de partisans, gagna la terre ferme à la faveur de la nuit, infligea une rossée à l'ennemi qui se trouvait dans la région, puis se retira dans une petite île reliée à la terre par une étroite langue de sable. À cet endroit, l'ennemi pressait les guérilleros de toutes parts, l'arrosant du feu nourri de ses mortiers lorsque l'*Athabaskan* fut appelé à l'aide. Le navire se rapprocha rapidement, ouvrit le feu intense de ses canons contre les positions des mortiers et les concentrations de troupes de l'ennemi,



**Le *Haida* se réapprovisionne en munitions en mer du *Buck*, de la Marine américaine.**

réclamant en même temps l'appui des avions de la marine. Les avions du *Bataan* arrivèrent rapidement; l'*Athabaskan* cessa son feu pendant que les avions « arrosaient » la région de bombes, de fusées, de napalm et du feu de leurs mitrailleuses. Cet appui suffit à la tâche et les guérilleros se retirèrent dans leurs jonques sans difficulté. Au moment où l'*Athabaskan* s'apprêtait à se retirer, quelques canonnières nord-coréennes, exaspérés, tirèrent cinq coups sur lui sans, toutefois, l'atteindre. Ce qui montre bien à quel point la région de la côte occidentale était devenue calme, c'est que c'était la première fois qu'on tirait sur l'*Athabaskan* depuis le début de son troisième tour de service.

Une patrouille sur la côte orientale avec l'unité opérationnelle 95.2.2, du 18 au 27 mars, telle fut la

**Le *Haida* dans les eaux coréennes.**



principale tâche de l'*Haida* au cours du mois. Ce fut une affaire de routine, faite de patrouilles « Sweet Adeline » aux environs de Yang-do et de missions ordinaires contre les communications vers le nord et vers le sud. Trois fois, l'*Haida* passa quelque temps à attendre le passage de trains mais en vain; il eut quand même l'occasion d'ajouter à ses lauriers. Dans la nuit du 20 au 21 mars, pendant que le navire attendait au large de l'objectif « Package Two », un train fut repéré. Les canons ouvrirent un feu d'obus brisants et d'obus éclairants; ces derniers révélèrent qu'il s'agissait, non d'un train, mais d'une locomotive qui filait à toute vitesse vers le sud. Les canonnières tirèrent 27 obus de 4 po. et 12 obus de 3.5 po. avant de perdre de vue la locomotive qui, apparemment, n'avait pas été touchée. L'équipage murmura tout simplement « à la prochaine fois ». Toutefois, il n'y eut pas de prochaine fois pour l'*Haida* au cours de cette patrouille. Durant les autres nuits de service de l'*Haida* contre les objectifs «Package», la lune était trop claire et les avions de la marine trop actifs pour que les convois ferroviaires pussent rouler. Le matin du 27 mars, le *Consort* de la Marine royale releva l'*Haida* qui retourna à Sasebo.

Des progrès remarquables furent accomplis en avril à Panmunjom, soit l'entente au sujet des prisonniers malades et blessés et la reprise des séances sans que cela ne ralentît pour autant l'activité de la marine de l'ONU. L'*Athabaskan* et l'*Haida* concentrèrent leur attention sur la côte occidentale qu'ils trouvèrent trop tranquille. Le tour de service de l'*Athabaskan* au commandement de l'unité opérationnelle 95.1.4, du 21 au 28 avril, illustre bien le travail qu'il y avait à faire à cette époque-là le long de la côte occidentale. Au cours de la patrouille, l'activité guerrière du navire se limita à six bombardements de positions de tir ennemies et d'autres installations de la terre ferme en face de Chodo et de Sok-to. Le nombre total de coups tirés par son armement principal au cours de la période fut de quatre-vingt-quatorze. L'ennemi ne riposta pas, demeurant tranquille durant toute la patrouille.

Le travail de l'*Haida* au cours du mois d'avril fut limité à la protection de porte-avions; du 3 au 20 avril, avec le *Glory* et le *Bataan*, il vogua aux quatre vents de la mer Jaune.

Le travail le plus brillant du mois fut accompli par le *Crusader* le long de la côte orientale; il fit alors ce que l'on peut considérer comme la patrouille la mieux réussie qu'eût effectuée un navire canadien vers la fin de la guerre. Le *Crusader* quitta Yokosuka le 9 avril pour rejoindre l'unité opérationnelle 95.2.2 et, signe avant-coureur du succès à venir, repéra et coula une mine avant même de commencer son travail de patrouille. À son arrivée à Yang-do, dans l'après-midi du 11 avril, le *Crusader* prit le commandement de l'unité opérationnelle;

pendant les quatre jours qui suivirent, il patrouilla jusqu'à Chongjin durant le jour et, la nuit, défendit Yang-do et apporta l'appui nécessaire aux raids de commandos sur la terre ferme, raids de parachutistes de la République de Corée exécutés sous le commandement général d'officiers du Corps des fusiliers marins des États-Unis, surtout dans le dessein de prendre des prisonniers pour en tirer des renseignements. Les commandos se trouvaient à bord de deux chalutiers que le destroyer d'escorte conduisait près de la côte; les commandos se rendaient ensuite jusqu'à la plage dans de petites embarcations en caoutchouc. Tous les raids que le *Crusader* appuya furent couronnés de succès.

Le soir du 14 avril, le *Crusader* remit le commandement de l'unité opérationnelle au *USS Owen* et se mit à la chasse des trains. Son objectif pour la nuit était l'objectif « Package Three », juste au sud de Tranchon. Il prit position à 7 h. du soir et attendait patiemment depuis près de six heures lorsque, à 12 h. 40 du matin, le 15 avril, un train roulant en direction du nord apparut. Les quatre canons de 4.5 po. du *Crusader* ouvrirent le feu et le convoi s'arrêta. Les canonnières continuèrent de tirer leurs obus brisants mais, en dépit du feu nourri, l'équipage du convoi parvint à dégager la locomotive et à la conduire rapidement dans un tunnel à l'extrémité sud de l'objectif. Quand même, quinze wagons étaient bel et bien pris à découvert et le navire passa la nuit à les bombarder. Au lever du jour, les avions de la force opérationnelle 77 répondirent à l'appel d'aide du *Crusader* qui dut les laisser poursuivre la destruction des wagons pendant qu'il filait vers le sud en direction du navire-citerne, pour refaire son plein de carburant.

Le *Crusader* revint vers midi et reprit des avions la tâche qui consistait à « couper les communications de l'objectif », selon l'expression de l'endroit. Le *Crusader* se tenait à 12,000 yards et continuait à tirer sur le train démembré d'un de ses canons, sous direction particulière, lorsque, à 1 h. de l'après-midi, les Nord-Coréens tentèrent de récupérer les wagons qui restaient. Tout en appelant les avions à l'aide, le *Crusader* s'approcha de l'objectif, tira à pleins feux; ce sur quoi la locomotive, qui s'était montré le nez hors du tunnel, y retourna en toute hâte. Une fois repoussés les prétendus sauveteurs, le *Crusader* se retira de nouveau à 12,000 yards et reprit son tir tranquille contre les communications.

Rien ne vint troubler la surveillance du *Crusader* jusqu'à ce que, à 5 h. 45 du soir, on vit un train sur une voie ferrée de l'intérieur, au nord, près de Tanchon. Le commandeur Bovey se rapprocha immédiatement à toute vitesse, jusqu'en bordure du chenal dragué, réduisant ainsi à 14,000 yards la distance qui le séparait des victimes en perspective. En dépit de la portée, il ne fallut que quelques secondes de tir des canons de 4.5 po. pour atteindre le train, qui s'arrêta. À peine s'était-il

immobilisé qu'un autre convoi apparut sur la même voie. Les canons furent vite pointés sur cette nouvelle cible et, peu après, un troisième train était aussi immobilisé. Pendant que l'armement principal semait la destruction, les *Bofor* coulaient une mine ennemie qui avait dérivé à vue du navire. Dix minutes après avoir immobilisé le troisième convoi, on en aperçut un quatrième qui, malheureusement, était hors de portée des canons du *Crusader*.

Comme la nuit allait bientôt tomber, il ne servait à rien de compter sur l'aide des avions de la marine pour détruire les trains immobilisés; c'est pourquoi, le *Crusader* continua à bombarder ses deux victimes de l'intérieur jusqu'à ce que l'obscurité rendît le repérage impossible, puis tourna son attention vers le train de l'objectif. Dans les deux heures qui lui restaient, le *Crusader* démolit quatre autres wagons, dont deux brûlèrent en jetant une flamme orange, puis dut rejoindre l'escorte des rapides porte-avions de la force opérationnelle 77. Tout l'équipage était d'excellente humeur; le *Crusader*, comptant quatre convois à son honneur, était maintenant le champion du club des destructeurs de train<sup>14</sup>.

La réputation du *Crusader* l'avait précédé car, à son arrivée dans la force opérationnelle, à 4 h. 30 le matin du 16, le commandant lui-même, le contre-amiral R. F. Hickey, de la Marine américaine, l'accueillit par radio, en le désignant « Casey Jones » au lieu de lui donner sa désignation ordinaire, « Leadmine » (mine de plomb) qui ne lui convenait quand même pas. Le groupe des porte-avions accueillit le *Crusader*, pour ainsi dire, à bras ouverts; le navire passa quatre jours heureux dans le «club des chasseurs de vent\*». La force opérationnelle 77 était une grande organisation qui, à un moment donné pendant la présence du *Crusader*, comptait trois porte-avions rapides de la classe « Essex », un cuirassé, un croiseur et douze destroyers. Au sein d'une telle flotte, le *Crusader* trouva sa tâche intéressante et acquit une expérience très utile; il remplit son rôle avec la plus grande distinction. On lui confia à deux reprises la tâche importante de la surveillance des vols de nuit et, la dernière nuit de son service au sein de la force opérationnelle 77, on lui fit l'honneur de le désigner comme vaisseau-guide de la flotte. Heureux de retourner au canonage de trains, ce fut quand même à regret que le *Crusader* partit, le matin du 20 avril, pour retourner à l'unité opérationnelle 95.2.2. L'équipage tout entier reçut avec plaisir le message d'adieu du commandant de

\*Un porte-avions se tourne dans le vent pour faire décoller et atterrir ses avions. Bien entendu, les destroyers de l'escorte doivent se conformer à ses mouvements. D'où l'appellation de « chasseurs de vent ». Sur la côte occidentale, les destroyers d'escorte avaient formé un «Corpen Club», le premier mot étant une contraction de « Course Pennant » (fanion indicateur de route), pour indiquer les fréquents changements de route et de vitesse que les destroyers doivent exécuter.



Le *Crusader* se réapprovisionne en mer d'un navire d'approvisionnement de la Marine américaine, sur la côte est.

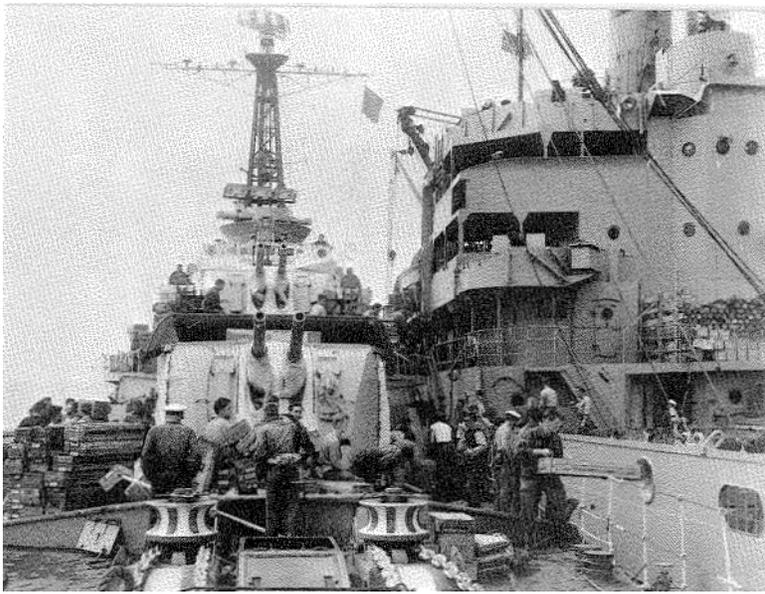
la force opérationnelle 77, le contre-amiral R. F. Hickey, de la Marine américaine:

**Avant que vous nous quittiez, je veux que vous sachiez, vous, vos officiers et vos hommes, que tous vous gardent une profonde admiration pour vos remarquables faits d'armes lors de votre séjour. Dès le début, votre navire s'est comporté comme un vétéran. Je considère que votre adresse et votre efficacité durant toutes vos opérations peuvent servir de leçon à tous les marins. Nous vous avons confié la mission de guider la force 77 comme marque d'estime. Bonne chance et revenez encore ...**<sup>15</sup>.

À son retour à l'unité opérationnelle 95.2.2, le soir du 20, le *Crusader* passa sa première nuit à guetter l'apparition de trains au nord de Tanchon, mais en vain. Il passa le lendemain dans la région de Yang-do et, tard le soir, il reçut l'ordre de « faire le guet des trains » à l'objectif « Package Two ». Il faisait le guet depuis deux heures à peine, lorsqu'il reçut l'ordre de naviguer vers le sud pour aller remplacer le croiseur *USS St. Paul* sur « la ligne de bombardement ». Le *Crusader* partit à minuit et arriva à la ligne de bombardement à l'aube du 22 avril.

À cet endroit, la mission du *Crusader* consistait à soutenir de son feu le 1<sup>er</sup> Corps de la République de Corée, qui occupait le secteur côtier du front. Durant la journée qu'il passa dans l'unité opérationnelle 95.2.8, le *Crusader* dut exécuter deux bombardements. Dès le retour du *St. Paul* le soir même, le *Crusader* retourna vers le nord faisant en route les patrouilles côtières de l'unité centrale des patrouilles (95.2.0).

Tard dans la soirée du 24 avril, le *Crusader* reprit encore une fois sa surveillance des trains à l'objectif «Package Four». Il venait d'arriver lorsqu'un train sortit rapidement du tunnel qui marquait la pointe sud de l'objectif, lequel train se dirigeait vers Hungnam. Par



**Le *Nootka* se réapprovisionne en munitions en mer du *Virgo*, de la Marine américaine.**

bonheur pour l'ennemi, la voie à ce point-là décrivait une courbe brusque vers l'intérieur, de sorte que les canonnières ne réussirent pas à atteindre le train dans les quelques moments qui précédèrent sa disparition. Sans abandonner la partie, le *Crusader* se hâta vers l'objectif « Package Five », espérant que sa proie continuerait sa route vers le sud. De toute évidence, l'équipage du train ne voulut pas trop poursuivre sa veine car le convoi ne se montra pas à l'autre objectif. Toutefois, à minuit, on aperçut un petit train, formé d'une locomotive et de deux wagons, qui filait à toute vitesse vers le nord. Les canons du *Crusader* l'immobilisèrent avant même qu'il pût atteindre l'objectif. Un des coups causa une forte explosion secondaire dans l'un des wagons. Malheureusement, c'était le calme plat, et la poussière et la fumée, soulevées par l'explosion, dissimulèrent complètement la cible. Le *Crusader* dut

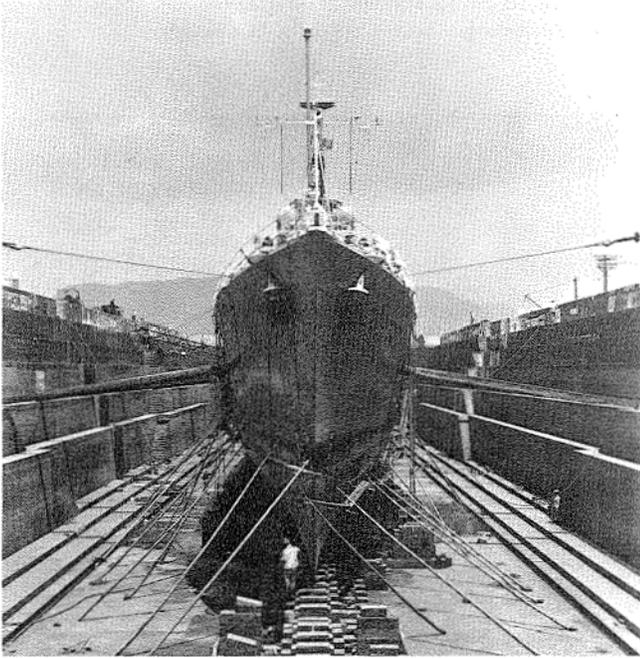
donc suspendre son tir et, lorsque la visibilité revint, le train avait disparu. Dans l'espoir d'obtenir plus de chance, le *Crusader* se dirigea vers l'objectif « Package Three », mais, là encore, il n'eut pas de veine et n'observa rien de plus au cours de la nuit.

Le navire passa deux jours et deux nuits dans l'unité opérationnelle, mais sa chasse fut vaine et il ne vit même pas d'autres trains. Le médecin du bord, le chirurgien lieutenant-commander J. S. Simpson, pratiqua avec succès une appendectomie sur un lieutenant de marine de la République de Corée, de Yang-do, le 25; à l'exception de cet incident, rien d'intéressant ne se produisit au cours des deux derniers jours. Dans l'après-midi du 27 avril, le *Cockade* de la Marine royale releva le *Crusader* qui partit alors pour le Japon. L'équipage tout entier avait certes raison d'être fier de ses exploits au cours de ce que le lieutenant-commander Bovey appela avec modestie les patrouilles « les plus intéressantes » du *Crusader*. Le *Crusader* avait établi un record que les autres membres du club des destructeurs de trains n'ont jamais pu égaler en dépit de toutes leurs tentatives. De plus, ayant été le seul navire canadien à servir dans la force opérationnelle 77 au cours de la guerre, il s'était comporté de façon à faire grand honneur à la Marine royale du Canada et au Canada.

Si le *Crusader* prit la « vedette » en avril, ce fut l'*Haida* qui, affecté à la côte orientale, recueillit des lauriers au cours du mois de mai. L'*Athabaskan* et le *Crusader* passèrent presque toute leur mission opérationnelle à la protection des porte-avions, escorte qui fut tout à fait dépourvue d'incident. L'*Athabaskan* reçut l'honneur d'être choisi pour commander l'unité opérationnelle 95.1.2, du 3 au 6 mai, durant l'absence du croiseur, mais même cette fonction fut dépourvue d'incident. En plus de sa patrouille de la côte orientale, l'*Haida* commanda aussi l'unité opérationnelle 95.1.4,



**L'Armée et la Marine boivent le café ensemble dans un casse-croûte de l'Armée canadienne à Hiro, au Japon.**



Le *Crusader* en cale-sèche à Sasebo.

du 28 avril au 9 mai. On s'attendait à quelque activité de la part de l'ennemi, à l'occasion de la fête du 11 mai, mais il n'en fut rien. Toutefois, le 3 mai, les batteries d'Amgak firent feu sur un membre de l'unité opérationnelle, le *LSMR-409*, et bombardèrent aussi Chodo. Le bateau armé de fusées, la frégate britannique *Modeste*, et les avions de marine de l'unité opérationnelle 95.1.1 ripostèrent au centuple, de sorte que les batteries ennemies jugèrent bon de ne plus attirer l'attention sur leurs positions durant le reste de la tournée de l'*Haida*. Sauf les bombardements ordinaires exécutés par les navires de l'unité opérationnelle, l'activité était au ralenti dans la région de Chodo. Ainsi le commandant Lantier, commandant de l'unité opérationnelle, eut le temps de tenir plusieurs réunions avec les chefs de la garnison de l'île pour préparer les plans d'évacuation de Chodo et de Sok-to, en prévision de la réussite des pourparlers de paix.

La dernière patrouille de guerre que l'*Haida* eut à exécuter dans les eaux coréennes, du 26 mai au 8 juin, ajouta d'autres fleurons à l'étendard de ce brillant navire. L'*Haida* quitta Hong-Kong le 20 mai après une période bien méritée de repos et de récréation. Il jeta l'ancre à Sasebo juste assez longtemps pour faire le plein et, le 25 mai, partit à destination de la côte orientale. À son arrivée dans la région de Yang-do, dans l'après-midi du 26, il assumait le commandement de l'unité opérationnelle 95.2.2 que lui remit l'*Anzac* de la Marine australienne.

Dans la soirée l'*Haida* navigua vers le sud, bien résolu à avoir son train au cours de cette patrouille et de

faire ainsi son entrée dans le club des destructeurs de trains. À 10h. 15 du soir, le navire mouillait au large de l'objectif « Package Two », son équipage occupant les postes de combat. Moins d'une heure plus tard, on aperçut le premier train, juste au moment où il se précipitait dans l'abri d'un tunnel. Cependant, les canonnières n'eurent pas à attendre longtemps la chance de démontrer leur adresse au tir; à 11h. 20, un train roulant en direction du nord fit son apparition. En rien de temps, les canons de 4 po. et ceux de 3 po. ouvrirent le feu qui fit disparaître le convoi dans un tourbillon de fumée et de poussière. Un appareil de l'Aviation américaine survolait par hasard la région, en mission nocturne d'obstacle aux communications. En réponse à l'appel de l'*Haida*, l'avion laissa tomber des fusées éclairantes sur la région de l'objectif, où l'on vit le train immobilisé sur la voie. Juste à ce moment-là, l'*Haida* repéra un autre train qui filait aussi vers le nord, mais sur une voie de l'intérieur, au delà de la région de l'objectif « Package Two ». Les canons ouvrirent de nouveau le feu, mais la cible échappa apparemment à leurs coups. L'attention se reporta alors sur le train immobilisé. L'*Haida* maintint un tir libre d'interdiction et de harcèlement sur la cible jusqu'à 3h. du matin afin d'empêcher l'ennemi de faire des réparations d'urgence et de conduire le train à l'abri d'un tunnel. Puis l'*USS Eversole* arriva pour poursuivre le bombardement commencé par l'*Haida* jusqu'à ce que les avions de la force opérationnelle 77 complètent la destruction.

L'*Haida* retourna à Yang-do où il fut rejoint par l'*USS Bradford* et les deux navires partirent en patrouille de jour vers le nord, jusqu'aux limites de leur poste. La patrouille fut sans incident mais, pour l'*Haida*, elle parut moins monotone après l'arrivée d'un message du contre-amiral C. E. Olsen, de la Marine américaine, commandant de la force opérationnelle 95, qui se lisait ainsi:

**Accusons réception du solde de votre cotisation au club des destructeurs de trains. Votre affiliation à vie désormais inscrite. Bravo<sup>16</sup>.**

Le reste de ce jour-là et la nuit qui suivit (la nuit du 27 au 28 mai) se passèrent sans incident pendant que l'*Haida* patrouillait au large de Yang-do, protégeant les îles contre des attaques-surprises amphibies. Toutefois, à 9h. 30 du soir, le 29 mai, le navire se trouvait de nouveau engagé dans la chasse aux trains. Cette fois-ci, son poste était à l'objectif « Package Three » et, encore une fois, les canonnières n'attendirent pas longtemps avant de trouver une cible car, à 10h., on aperçut un train qui filait vers le nord. Toutes les pièces de l'armement principal de tir ouvrirent aussitôt le feu; lorsque le premier obus éclairant illumina l'endroit, on vit le train immobilisé sur la voie, tout près de la



**Des enfants coréens viennent chercher les vêtements que leur a apportés le *Crusader*.**



**Des enfants de l'orphelinat Eden sur Pengyond-do s'entretiennent avec des marins du *Nootka* qui leur avaient apporté des cadeaux.**



**Des enfants coréens viennent chercher les vêtements que leur a apportés le *Crusader*.**

bouche du tunnel qu'il avait tenté d'atteindre. On maintint le tir sur la cible pour empêcher l'ennemi de déblayer la voie, mais les communistes, ingénieux, agirent rapidement et, à la seconde illumination des lieux, on constata que la locomotive avait été détachée et conduite à l'abri dans le tunnel. Pendant les six heures qui suivirent, l'*Haida* bombardait par intermittences les wagons qui restaient, tâche qui fut reprise par l'*USS Bradford* à son arrivée peu avant 4h. du matin, le 30 mai. En route vers la région de Yang-do, l'*Haida* couronna cette très satisfaisante patrouille en repérant et en détruisant une mine. Peu après son arrivée à Yang-do, l'*Haida* reçut de l'amiral Olsen un autre message de félicitations pour avoir détruit un deuxième train.

Avant la fin de sa dernière patrouille sur la côte orientale, l'*Haida* accomplit diverses tâches: feu de soutien des dragueurs de mines de la Marine américaine engagés dans le nettoyage des chenaux de bombardement le long de la côte; patrouilles anti-invasion au large du groupe de Yang-do; patrouilles ordinaires de bombardement vers le nord jusqu'à Songjin et Chongjin et, évidemment, la chasse aux trains. De fait, l'*Haida* eut trois autres occasions d'ajouter à son bilan avant son départ mais, malgré l'ardeur des canonnières, les trains réussirent à leur échapper. L'équipage du navire aurait donné beaucoup pour détruire un train le 2 juin, jour du couronnement de la reine à Londres; on en aperçut un, mais il s'échappa. Quand même, l'*Haida* n'avait rien à se reprocher

lorsque, le 8 juin, le *Cossack* de la Marine royale le releva pour lui permettre de se rendre à Sasebo puis, de là, au pays. Rares étaient les navires qui avaient détruit deux trains au cours d'une seule patrouille.

Pendant que l'*Haida* célébrait le couronnement de la reine sur la côte orientale, l'*Athabaskan* et le *Crusader* le célébraient de façon plus orthodoxe à Duré et à Sasebo. Le 2 juin, jour du couronnement, était jour de réjouissances à bord des navires du Commonwealth qui mouillaient dans ces deux ports; il y eut défilés, cérémonies, dîners et réceptions. À Kuré, les représentants des forces armées du Commonwealth qui se trouvaient dans la région défilèrent dans les rues pour se rendre au parc Anzac; un peloton de l'*Athabaskan* représentait la Marine royale du Canada. À Sasebo, où il pleuvait autant qu'à Londres ce jour-là, les principales cérémonies du couronnement eurent lieu dans le hangar du navire britannique *Ocean*. Étaient présents, cent officiers et matelots du *Crusader*.

En juin, un autre navire de la Division canadienne de destroyers en Extrême-Orient accomplit sa dernière patrouille du temps de guerre avant de retourner au Canada. Le *Crusader*, plutôt déçu de ne pas avoir d'autre occasion d'ajouter à son bilan de démolition de trains, partit le 4 juin pour se joindre à l'escorte du porte-avions de la côte occidentale (le *Bairoko*, et plus tard l'*Ocean* de la Marine royale), où il demeura en service jusqu'au 12. Deux fois au cours de cette période, on confia au *Crusader* une patrouille « Whitbread » dans la région de Chodo. La première patrouille du genre dura à compter du matin du 6 juin jusqu'au matin du 7 juin; durant cette journée bien remplie, le destroyer assura un feu de soutien à un dragueur de mines qui naviguait au nord de Sok-to, aida la frégate néerlandaise *Johan Maurits* et les batteries côtières de Sok-to, de même que les *Corsair* du *Bairoko* à saturer la péninsule de Wolsari. Ce lourd bombardement de Wolsari était effectué en guise de représailles pour deux coups au but portés contre le navire de débarquement moyen armé de fusées de l'unité, juste avant l'arrivée du *Crusader*; il eut pour effet de réduire au silence les batteries de l'ennemi pour le reste de la journée.

La deuxième patrouille « Whitbread » du *Crusader* fut une patrouille ordinaire d'une nuit et se passa sans incident. Au cours de l'après-midi, le *Crusader* fut relevé dans l'escorte par l'*Athabaskan* et mit le cap sur Sasebo. Au moment où le *Crusader* faisait ses adieux à l'unité opérationnelle 95.1.1, le destroyer canadien *Haida* quittait Sasebo pour retourner au Canada par voie de Suez, mettant ainsi fin à un tour de service de sept mois dans les eaux coréennes, au cours desquels il avait conquis une place au sein de la compagnie de choix des navires qui avaient « deux trains » à leur tableau dans le club des destructeurs de trains.

Le *Crusader* demeura à Sasebo jusqu'au 18 juin, date

de l'arrivée des destroyers canadiens *Iroquois* et *Huron*, dont c'était le deuxième tour de service dans les eaux coréennes et qui venaient remplacer les destroyers en partance pour le Canada. Après une brève cérémonie de relève et d'adieux précipités, le *Crusader* quitta le port à 13h. et navigua pour Yokosuka, en route vers le Canada par voie des Aléoutiennes. Le navire, après avoir passé un an moins trois jours sur le théâtre des opérations en Corée, retournait chez lui avec une réputation enviable qui ne le cédait à celle d'aucun autre navire de la force navale de l'ONU, non seulement pour l'excellence de son tir, que prouvait bien son championnat du club des destructeurs de trains, mais aussi pour son efficacité générale. Le commandeur Bovey avait bien raison d'être fier de son équipage et de son navire pour leur comportement au cours du seul et unique tour de service de guerre du *Crusader* dans les eaux coréennes.

On n'accorda pas beaucoup de temps aux navires nouvellement arrivés pour s'acclimater, parce qu'on avait besoin de tous les navires disponibles sur le théâtre des opérations pour aider à l'évacuation des îles, advenant la signature d'un armistice à Panmunjom<sup>17</sup>. Le capitaine W. M. Landymore, C.D., de l'*Iroquois* (qui avait aussi commandé le navire au cours de son premier tour de service) eut à peine le temps d'assumer le commandement de la Division canadienne de destroyers en Extrême-Orient à la place du commandeur Reed, qu'il reçut l'ordre de prendre la mer, le 20 juin. Après avoir reçu les instructions du commandant du groupe opérationnel 95.1, l'amiral commandant en second de la base navale d'Extrême-Orient, qui se trouvait lui-même sur la côte occidentale, à bord de son navire amiral, le *Tyne*, de la Marine royale, l'*Iroquois* partit prendre le commandement de l'unité opérationnelle 95.1.4. Du 22 au 27 juin, le navire demeura dans la région de Chodo, dirigeant l'activité de l'unité opérationnelle. Sauf un coup qu'il tira sur un des navires de l'unité, l'ennemi resta inactif. La pluie et le brouillard tenaces qui accompagnèrent l'*Iroquois* durant toute sa patrouille empêchèrent les navires de l'ONU d'entreprendre des bombardements surveillés de la terre ferme. À son départ de Chodo, l'*Iroquois* se dirigea vers Sasebo afin de se préparer à une visite de courtoisie à Tokyo.

Le *Huron* (commandeur R. C. Chenoweth, M.B.E., C.D., MRC), comme l'*Iroquois*, passa très peu de temps à Sasebo avant de se rendre sur le champ des opérations. Le 23 juin, il servait dans l'escorte de l'USS *Bairoko*. Pendant les dix jours monotones qui suivirent, il chassa le vent en compagnie du *Bairoko*, pour revenir à Sasebo le 3 juillet.

Comme d'habitude, la patrouille la plus mouvementée du mois fut celle du navire qu'on assigna à la côte orientale. L'*Athabaskan* quitta Sasebo le 20 juin et assumait le commandement de l'unité opérationnelle

95.2.2<sup>18</sup> qu'il reçut le lendemain après-midi du *Cossack* de la Marine royale. Il passa les deux premières journées à des patrouilles de routine et les deux premières nuits à chasser les trains, sans succès. C'est au cours de la nuit du 24 au 25 juin que la première occasion s'offrait à l'*Athabaskan* de détruire un train, occasion qu'il ne manqua pas. Il mouillait au large de l'objectif « Package Two », lorsque sa victime apparut à 10h. 55 du soir; deux salves de canons de 4 po., puis le train s'arrêta. Malheureusement, des nuages bas pesaient sur l'objectif, rendant l'illumination impossible au moyen d'obus éclairants, de sorte que l'*Athabaskan* remit à plus tard la destruction du train et partit à la recherche d'autres cibles. Il revint peu après minuit, mais les nuages dissimulaient encore le train immobilisé. Après avoir tiré quelques coups dans le dessein de décourager toute équipe de sauvetage qui aurait pu se trouver là, il reprit sa chasse. Dès l'aube, l'*Athabaskan* revint sur les lieux, accompagné du *Gurke*, et termina la destruction du train qui lui avait valu son admission au club des destructeurs de trains. Les matelots pouvaient désormais se départir de tous les modèles de train en plastique qu'ils auraient pu conserver dans le dessein d'en faire cadeau à leur capitaine une fois la patrouille terminée.

L'autre occasion de chasser des trains qui s'offrit à l'*Athabaskan* se présenta dans la nuit du 29 au 30 juin; il aperçut bien un train près de l'objectif « Package Three » et un autre près de l'objectif « Package Two », mais le mieux qu'il put faire fut de porter des coups possibles «au but» sur ce dernier. La nuit suivante se révéla plus heureuse et l'*Athabaskan* put célébrer la fête du Canada en détruisant un train de 24 wagons que deux salves antérieures bien pointées avaient immobilisé. La deuxième victime de l'*Athabaskan* portait à huit le total définitif des trains détruits par la Division canadienne de destroyers en Extrême-Orient.

Plus tard dans la journée du 1<sup>er</sup> juillet, l'*USS Irwin* arriva pour relever de son commandement le destroyer canadien qui, libéré de ses fonctions de commandant de l'unité opérationnelle, pouvait désormais consacrer plus de temps à tenter de battre le record de quatre trains détruits par le *Crusader*. Cependant, la chance boudait désormais l'*Athabaskan*. Les trains étaient nombreux, car les communistes s'efforçaient de refaire leurs réserves après les violents combats de la mi-juin, en prévision de l'offensive projetée contre la République de Corée qui devait commencer à la mi-juillet. Cependant, l'ombre au tableau, c'était le brouillard épais et persistant qui empêchait les canonnières de viser ces cibles alléchantes. À deux reprises, l'*Athabaskan* connut la déception amère d'entendre le bruit de ferraille de convois qui roulaient tout près sans qu'il pût les observer. La deuxième fois, dans la nuit du 4 au 5 juillet, il ouvrit le feu à l'aveuglette en direction du convoi qu'il

ne voyait pas. Apparemment, les coups portèrent, car on entendit le convoi s'arrêter, mais il repartit bientôt et les autres salves tirées au jugé ne réussirent pas à l'immobiliser de nouveau.

La dernière chance qui s'offrit à l'*Athabaskan* d'ajouter à son bilan survint au cours d'une patrouille dans la nuit du 6 au 7 juillet. Encore une fois, l'épais brouillard terrestre l'empêcha de tirer, et le navire retourna à Yang-do un peu avant minuit, pour être remplacé le lendemain par le destroyer canadien *Huron* et se rendre à Duré.

Au cours du mois de juillet, les violents combats reprirent sur la terre ferme lorsque, le 13, les communistes lancèrent leur attaque punitive contre les secteurs du front occupés par les troupes de la République de Corée. De nombreux navires de l'ONU, en particulier les porte-avions et les navires de l'unité de bombardement de ligne furent appelés à intensifier leurs opérations contre l'ennemi. Cependant, pour les destroyers canadiens, les quelques dernières semaines de la guerre furent relativement tranquilles, sauf que, la nuit du 13 juillet, la Division canadienne de destroyers en Extrême-Orient subit la pire avarie qui fût survenue à un de ses navires au cours de toute la guerre. En patrouille sur la côte orientale depuis le 7 juillet, le *Huron* s'échoua à Yang-do dans un épais brouillard. Le navire fut très avarié, mais on réussit à le dégager et il se serait probablement rendu jusqu'à Sasebo, si le mauvais temps ne l'avait pas forcé à se faire remorquer pendant les trois derniers jours de son voyage. Il arriva à Sasebo le 18 juillet, où il demeura jusqu'au 25 octobre pour y subir des réparations.

La guerre, pour les autres navires de la Division canadienne de destroyers en Extrême-Orient, prit fin de façon nullement spectaculaire; elle se termina tout simplement « en queue de poisson ». Après sa patrouille heureuse sur la côte orientale, l'*Athabaskan* rejoignit l'unité opérationnelle 95.1.6 dans la région d'Haeju, le 18 juillet. Le 20, il exécuta son dernier bombardement offensif et eut le bonheur d'atteindre plusieurs fois les cantonnements ennemis sur le continent, en face de Mudo, mais le reste de sa patrouille se déroula sans incident. Il se joignit, le 24, à l'*USS Bairoko*, pour y demeurer jusqu'à 22 h. le 27 juillet, heure où entra en vigueur l'accord de cessez-le-feu signé plus tôt ce jour-là, à Panmunjom.

La dernière patrouille de guerre de l'*Iroquois* se passa dans la région d'Haeju où il arriva le 15 juillet après avoir fait dix jours d'escorte auprès du porte-avions de la côte occidentale. Sa patrouille d'Haeju se révéla singulièrement décevante car, durant les quatre jours qu'il y consacra, un épais brouillard entrava gravement toute activité. Le 19 juillet, l'*Athabaskan* remplaça l'*Iroquois*, qui retourna à Sasebo pour y rester jusqu'à la fin des hostilités.

## Références

<sup>1</sup>Les données statistiques de l'ONU sur les bombardements d'artillerie et de mortiers communistes illustrent très bien cet avancé. Au cours de septembre 1952, les communistes tirèrent quelque 390,000 obus sur les positions de l'ONU; en octobre, ils en tirèrent quelque 655,000. Après cela, les nombres commencent à fléchir: novembre 297,000, décembre 182,000, janvier 1953, 161,000 et février 133,000. (NS 1480-146/187, Vol. 9.)

<sup>2</sup>Le général Van Fleet prit sa retraite en février 1953 et fut remplacé par le général Maxwell D. Taylor.

<sup>3</sup>Voir Poats, *Decision in Korea*; Cagle et Manson, *op. cit.*, p. 397; et NS 1480-146/187, Vol. 9.

<sup>4</sup>Amiral C. Turner Joy, *How Communists Negotiate*, pp. 161-162.

<sup>5</sup>NS 1480-146/187, Vol. 9 et 10.

<sup>6</sup>Il se peut que ces attaques fussent lancées dans le dessein de faire croire que les communistes reprenaient l'offensive et que l'ONU signalait un armistice pour éviter la défaite. (Cagle et Manson, *op. cit.*, p. 481).

<sup>7</sup>*Ibid.* pp. 484-485.

<sup>8</sup>Selon l'amiral Clark: « Cette libération de prisonniers par le Président Rhee prolongea la guerre d'environ cinq semaines au cours desquelles les troupes de l'ONU, y compris les Sud-Coréens, subirent 46,000 pertes, et les communistes, estime-t-on, 75,000. » (Cité par Cagle et Manson, *op. cit.*, p. 487.)

<sup>9</sup>À compter du 1<sup>er</sup> janvier 1953, on modifia le mode d'immatriculation des unités opérationnelles sur la côte occidentale: l'unité de Chodo devint (TU)-95.1.5, et l'unité d'Haeju, (TU)95.1.6. Les porte-avions et les croiseurs furent reclassés comme unités mais conservèrent leur immatriculation originale. Voir l'appendice Y

<sup>10</sup>Cet incident fut la cause d'un échange amusant de signaux. Dès qu'il eut retrouvé son ancre, l'*Athabaskan* dépêcha par radio au commandant de l'unité opérationnelle à bord du navire de guerre australien *Anzac*, le message suivant: « Luc 15, versets 8<sup>e</sup> et 9<sup>e</sup>.»

(«Quelle ne serait la femme qui, ayant perdu une de ses dix pièces d'argent, n'allumerait pas une chandelle, ne balayerait pas la maison et ne la chercherait pas avec diligence jusqu'à ce qu'elle l'ait retrouvée? Et, une fois la pièce retrouvée, elle convoque tous ses amis et ses voisins pour leur dire de se réjouir avec elle, puisqu'elle a retrouvé l'objet perdu. » Pour rester dans la même veine, l'*Anzac* répondit: « Marc 12, verset 11<sup>e</sup>.» («C'est là le travail du Seigneur, qui est merveilleux à nos yeux.») Rapport des opérations de l'*Athabaskan* pour le mois de janvier 1953, appendice « B ».

<sup>11</sup>Ces éléments de la côte occidentale furent désignés de nouveau comme unités opérationnelles à compter du 1<sup>er</sup> janvier 1953.

<sup>12</sup>Trois canons de 3.5 po. seulement formaient son principal armement, ce qui limitait sa valeur comme navire de bombardement.

<sup>13</sup>Rapport des opérations de l'*Athabaskan* pour le mois de février 1953.

<sup>14</sup>On reçut des messages de félicitations du commandement des Forces navales en Extrême-Orient (le vice-amiral R. P. Briscoe, Marine américaine), du vice-amiral J. J. Clark, de la 7<sup>e</sup> flotte américaine, du contre-amiral C. E. Olsen, de la Marine américaine, commandant du groupe opérationnel 95, et de bien d'autres.

<sup>15</sup>Copie gardée par le *Crusader*, Rapport des opérations pour le mois d'avril 1953.

<sup>16</sup>Rapport des opérations du *Haida* pour le mois de mai 1953.

<sup>17</sup>À son arrivée à Sasebo, le 13 juin, le *Crusader* trouva le port presque désert; les navires l'avaient quitté pour le théâtre des opérations, croyant un armistice imminent. C'est dans la nuit du 17 au 18 juin que le président Syngman Rhee libéra les prisonniers communistes que son armée détenait.

<sup>18</sup>En plus de l'*Athabaskan*, l'unité était constituée des navires américains *Gurke* et *Endicott*. Un navire de l'unité de dragage de mines de la côte orientale, l'*USS Pelican*, était attaché à l'unité pour le dragage.



## UNE TRÊVE PRÉCAIRE

L'arrêt des hostilités en Corée, le 27 juillet 1953, ne signifiait pas que l'on pouvait démobiliser les forces des Nations Unies. Il n'avait pas été signé de traité de paix; seulement un armistice, et encore assez particulier, puisque ni l'un ni l'autre des deux camps n'avait été vaincu par l'autre. Il restait fort possible que les combats reprennent soudainement si les communistes y voyaient le moindre intérêt, hypothèse que personne ne pouvait écarter avec certitude. On pouvait craindre aussi que Syngman Rhee, se dégageant de l'influence modératrice de ses alliés, ne donnât suite à sa menace antérieure de faire cavalier seul. Il n'y a pas de doute qu'il aurait alors précipité une reprise de la guerre, car ses forces auraient à peu près certainement été malmenées et les Alliés auraient dû, bon gré mal gré, soit se porter à leur secours, soit assister à une nouvelle invasion de la Corée du Sud. Il existait une troisième possibilité de reprise des hostilités: l'échec éventuel de la conférence politique qui devait avoir lieu en vue de résoudre les problèmes non réglés par l'armistice; l'impasse qui en résulterait donnerait peut-être aux communistes la tentation de recourir de nouveau aux armes.

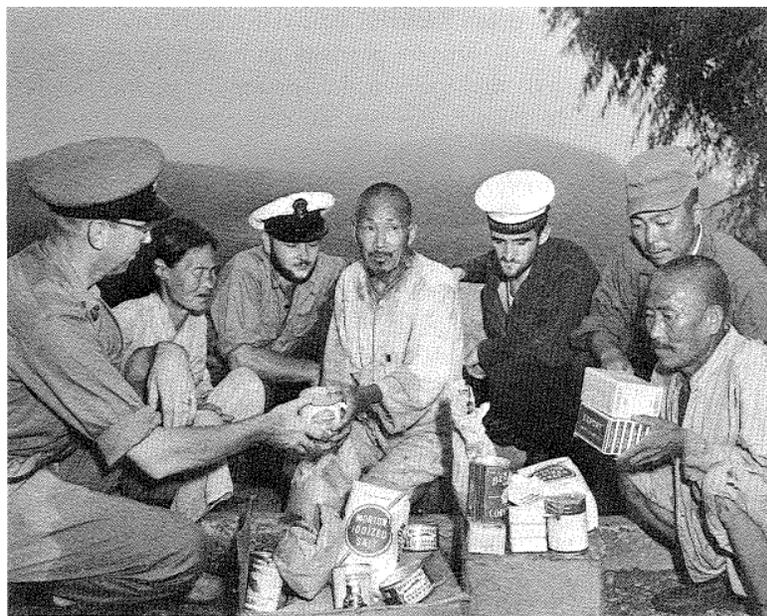
Ces possibilités interdisaient aux Nations Unies de réduire immédiatement leurs forces de Corée. Dès avant la signature de l'armistice, le haut commandement de l'ONU avait tenu à préciser qu'en cas de cessez-le-feu il n'opérerait pas de réduction sensible de ses forces<sup>1</sup>; ce fut donc sans surprise que la Division canadienne de destroyers apprit que ses bâtiments resteraient tous trois dans les eaux d'Extrême-Orient.

Lorsque les hostilités furent interrompues, le 27 juillet, l'*Athabaskan* seul prenait part à des opérations actives; il faisait partie de l'écran du navire américain *Bairoko*, en mer Jaune. L'*Iroquois* était à Sasebo et se préparait à rejoindre les unités opérationnelles de la côte ouest. Le malheureux *Huron* restait en cale sèche à Sasebo, où l'on réparait les avaries que lui avait causées son échouement.

La première mission de quelque ampleur que reçurent

en temps de paix les forces navales du secteur coréen fut l'évacuation des îles que l'armistice obligeait à rendre aux communistes. L'*Iroquois* fut le seul destroyer canadien à y prendre part<sup>2</sup>. Il lui incombait d'aider les navires britanniques *Tyne* et *Birmingham* à évacuer Chodo, ce qui n'allait pas sans regrets, tant on s'était habitué à cet endroit. Heureusement, tous les civils qui avaient voulu quitter l'île avaient été évacués vers la mi-juin, lorsque l'armistice avait paru proche, et il ne restait que douze personnes toutes âgées. Les navires de l'ONU n'eurent qu'à aider à l'évacuation des effectifs de l'armée et de l'aviation et à celle de leur matériel transportable, ainsi qu'à prendre part à la destruction des aménagements permanents. Avant de quitter l'île pour la dernière fois, les hommes de l'*Iroquois* invitèrent de

**Les citoyens âgés de Chodo, qui décidèrent de rester sur place lorsque les forces de l'ONU évacuèrent l'île, examinent les vivres que leur a laissés l'*Iroquois*.**



nouveau les civils à les accompagner. Il se trouva un couple pour le faire; la femme déclara qu'ils n'avaient pu partir la première fois parce que son mari était malade. Les dix qui insistèrent pour rester, tous âgés, et usés par la guerre, certains même aveugles, et presque tous malades, reçurent de l'*Iroquois* de généreuses provisions de vivres et de médicaments, L'évacuation fut achevée peu après minuit le matin du 1<sup>er</sup> août. La plupart des navires de l'ONU s'éloignèrent vers le sud, dans l'éclat sinistre des incendies qu'allumaient une équipe de démolition de l'*Iroquois* et une équipe de l'Aviation américaine. Le jour venait de poindre lorsque les destructions furent achevées et que l'*Iroquois* s'éloigna pour la dernière fois de Chodo.

Jusqu'au 6 août, l'*Iroquois* resta au nord du 38<sup>e</sup> parallèle, aidant à l'évacuation d'autres îles et s'efforçant, — mais vainement, en raison du brouillard persistant, — d'observer l'activité de l'ennemi sur la terre ferme. Puis, une fois écoulés les dix jours que l'armistice avait accordés pour l'évacuation des îles tenues par l'ONU, l'*Iroquois*, avec les autres forces navales de l'ONU, revint au sud du parallèle. Au cours de la semaine qui suivit, il joua le rôle d'unité de commandement opérationnel 95.1.2, c'est-à-dire pour les forces de blocus de la côte ouest. Il eut fort à faire pour établir les activités ordinaires du temps de paix et pour résoudre les nombreux problèmes d'administration et de logistique qui se posèrent à l'occasion des nouvelles dispositions que l'on prenait. Le 14 août, l'*Iroquois* fut relevé par le destroyer britannique *Crane* et il partit pour Sasebo, où il arriva le 15, achevant ainsi la première patrouille effectuée après l'armistice par un destroyer canadien.

Ce n'est qu'en septembre 1955, plus de deux ans après la signature de l'armistice, que le dernier destroyer canadien quitta le secteur coréen. On ne relatera pas ici par le détail l'activité des navires de la Division canadienne de destroyers pendant cette période, car elle fut dénuée de tout incident. Les patrouilles opérationnelles, dans la plupart des cas, ne consistaient qu'à rester à l'ancre, d'ordinaire au large de Pengyong-do, afin d'être prêtes à intervenir si les communistes violaient d'une manière caractérisée le prolongement en mer de la ligne de démarcation ou rompaient de quelque autre façon l'armistice; l'activité de patrouille proprement dite était confiée à des embarcations de la Marine de la République de Corée. Lorsqu'ils n'étaient pas en service opérationnel (après l'armistice, les navires de l'ONU passaient beaucoup moins de temps qu'auparavant en patrouille), les destroyers canadiens effectuaient des manoeuvres, soit entre eux, soit avec la flotte américaine, la Marine britannique et les navires des autres États membres de l'ONU. Ils pouvaient aussi trouver plus de temps pour les croisières à la fois

opérationnelles et de distraction vers Hong-Kong, Manille et vers des ports japonais autres que Sasebo et Kuré, à la fois moins connus et plus intéressants. On les tenait ainsi occupés pendant leur long et monotone service en Extrême-Orient. Le problème du moral des hommes ne se posa jamais, comme on eût pu le craindre.

Il avait été convenu avant la signature de l'armistice que l'ONU ne procéderait immédiatement à aucun retrait massif de ses forces du théâtre coréen, et il était entendu qu'une fois suffisamment écarté le risque d'une reprise des hostilités les forces ne seraient réduites qu'après consultation de toutes les puissances en cause. Le gouvernement canadien examina la question d'une réduction éventuelle des forces canadiennes en Corée à la réunion du Cabinet tenue le 24 septembre 1953. Il décida qu'une fois venu le moment de réduire ces forces, le Canada laisserait à la Force de sécurité de l'ONU, s'il en était besoin, un bataillon d'infanterie et un destroyer ou une frégate; on prévoyait en effet que la Force de sécurité d'Extrême-Orient devrait être maintenue assez longtemps encore<sup>3</sup>. Les conditions troublées qui régnèrent après l'armistice et l'âpre différend suscité par les prisonniers de guerre qui ne voulaient pas être rapatriés eurent pour résultat de retarder de quelques mois toute réduction des forces de l'ONU. Aussi, lorsque vint le moment pour l'*Athabaskan* et l'*Iroquois* de retourner au Canada après leur tour de service en Extrême-Orient (ils partirent de Sasebo, respectivement, le 18 novembre 1953 et le 1<sup>er</sup> janvier 1954), ils furent relevés par le *Crusader* (commander W. H. Willson, D.S.C., C.D.) et par le *Cayuga* (commander W. P. Hayes, C.D.).

En décembre 1953, la Marine britannique opéra ce qui fut en réalité une certaine réduction de sa force de Corée en rendant à la Marine américaine le commandement du groupe opérationnel 95.1 et en retirant à HongKong l'amiral commandant en second de la base navale d'Extrême-Orient. Dès lors, il fut gardé sept destroyers de la Marine royale ou du Commonwealth, à tour de rôle, dans la zone immédiate de la guerre, les autres navires se tenant d'ordinaire à Hong-Kong, à sept jours d'avis; sur les sept destroyers en service opérationnel, deux, d'ordinaire, étaient canadiens<sup>4</sup>. Le commandant de la Division canadienne de destroyers en Extrême-Orient émit l'idée que les navires canadiens pourraient être ramenés à Esquimalt, d'où ils pourraient revenir en Corée à trois semaines d'avis si les hostilités reprenaient, mais le Quartier général de la Marine royale du Canada s'y opposa<sup>5</sup>. Les navires, toutefois, reçurent l'ordre de réduire leur effectif de guerre jusqu'au niveau de l'effectif opérationnel pour le 1<sup>er</sup> mars 1954<sup>6</sup>.

Le 11 janvier 1954, le Cabinet canadien examina à nouveau la question d'une réduction de sa participation aux forces de Corée. On tira argument de ce que les

États-Unis réduisaient leurs forces à un rythme assez rapide. Les ministres convinrent qu'il n'y avait aucune raison pour que le Canada, lui aussi, ne réduisît pas ses effectifs militaires en Extrême-Orient. Les réductions envisagées ne devaient toutefois porter que sur les forces terrestres. On estima qu'il fallait garder les trois destroyers canadiens dans les eaux coréennes « encore quelque temps<sup>7</sup> ».

Au cours du printemps et de l'été de 1954, des négociations entre la Grande-Bretagne et les autres pays du Commonwealth qui avaient des forces armées en Corée aboutirent à un accord au sujet des réductions à effectuer et de la composition à donner au contingent du Commonwealth qui serait laissé, pour un temps indéfini, au commandement de l'ONU en Corée. En ce qui concerne la MRC, on se proposait de retirer deux des destroyers dans une première phase de retraits de forces; c'est dire que, vers octobre 1954, il n'y aurait plus eu qu'un destroyer canadien en service en Extrême-Orient. Lorsque ce programme fut soumis aux chefs d'état-major conjoints des États-Unis, en août 1954, ceux-ci demandèrent qu'il ne fût retiré qu'un destroyer canadien au cours de la phase A, le second n'étant retiré qu'au cours de la phase B, ce qui permettrait à la Marine royale du Canada de n'avoir plus qu'un destroyer en service à la fin de l'année<sup>8</sup>.

Pour diverses raisons, la MRC ne se prévalut pas de l'accord qui l'autorisait à rappeler un destroyer au cours de la phase A des retraits de forces. Ce n'est que le 26 décembre 1954 que les navires *Huron* (commander J. C. Pratt, C.D.) et *Iroquois* (commander M. F. Oliver, C.D.) quittèrent Sasebo pour leur base d'Halifax. Le *Sioux* (commander A. H. Rankin, O.B.E., C.D.) représenta seul désormais la Marine royale du Canada dans la force de l'ONU.

Cependant, il n'était guère besoin dans le secteur de Corée d'un destroyer canadien. La Marine de la République de Corée et les escadres régulières de la Marine américaine et de celle de Grande-Bretagne avaient ensemble plus de navires qu'il n'en fallait pour les fonctions à accomplir. Le 28 février 1955, le commandant du *Sioux* fit savoir aux autorités canadiennes qu'à partir du 5 mars la Marine de Corée se chargerait de toutes les patrouilles précédemment effectuées par les navires de l'ONU, que le groupe opérationnel 95.1 était en cours de dissolution et que ses fonctions passaient au commandement des forces navales en Extrême-Orient, de sorte que bientôt son navire ne trouverait plus à s'employer. Il était prévu des manoeuvres pour le *Sioux*, mais une fois celles-ci terminées, vers la fin de mars, il ne resterait rien au programme jusqu'en juin. Le commander Rankin proposait, dans ces conditions, d'envisager le renvoi du *Sioux* à Esquimalt, sans désignation d'un autre navire pour le relever. La Marine royale du Canada,

évidemment, ne pouvait prendre de décision à cet égard, tout retraits de forces du Commandement de l'ONU en Corée devant être décidé au plus haut niveau.

Les représentants du Commonwealth, toutefois, consultèrent de nouveau en mars 1955 les chefs d'état-major conjoints des États-Unis quant à la possibilité d'une nouvelle réduction de leurs engagements en Corée. Aux termes de la nouvelle proposition, le Canada ne fournirait plus qu'un détachement médical servant dans le groupe de brigade du Commonwealth, ce qui signifiait que le *Sioux* pouvait être retiré sans être relevé. Les chefs d'état-major conjoints ne virent pas les choses du même oeil, et le *Sioux* passa l'été en service en Extrême-Orient.

Il avait été entendu d'abord que le *Sioux* terminerait son tour de service en Extrême-Orient le 1<sup>er</sup> septembre 1955. Le Q.G. de la Marine comptait bien qu'à ce moment la MRC serait relevée de son engagement en Corée<sup>9</sup>. On se heurta à des difficultés, toutefois, lorsqu'il s'agit d'obtenir l'accord des autorités militaires des États-Unis. Septembre approchait et rien n'était encore décidé. La frégate canadienne *New Glasgow*, en conséquence, fut envoyée en «croisière d'entraînement» à Pearl Harbor, le 21 juillet, avec ordre d'y rester en attendant que l'on sût s'il fallait ou non relever le *Sioux*.

Les négociations relatives à la cessation de la participation canadienne aux opérations de Corée traînèrent en longueur. Le 5 août, enfin, le ministre donna l'ordre de ne pas envoyer la *New Glasgow* au Japon<sup>10</sup>. La frégate quitta donc Pearl Harbor, le 16 août, et revint à Esquimalt. Dans l'intervalle, le *Sioux* avait été avisé, le 26 juillet, qu'il serait peut-être rappelé au Canada sans être relevé et qu'il devait, par conséquent, faire les préparatifs nécessaires en vue du retrait complet de la Marine royale du Canada du secteur coréen<sup>11</sup>. Le *Sioux* se conforma à ces instructions et répondit qu'il pourrait partir à un moment d'avis après le 25 août.

Le 1<sup>er</sup> septembre, date fixée antérieurement pour le départ du *Sioux* d'Extrême-Orient, on n'avait pas encore décidé s'il serait relevé. Le Q.G. de la Marine royale du Canada lui fit savoir ce jour-là qu'on ne pouvait pas encore le renseigner sur son activité à venir, mais qu'il devait rester prêt à partir pour Esquimalt<sup>12</sup>. Deux jours plus tard, le 3 septembre, arriva enfin le message que les hommes du *Sioux* avaient tant attendu. Le commandant des forces navales en Extrême-Orient recevait instruction de faire appareiller le *Sioux* pour Esquimalt le plus tôt qu'il le pourrait commodément, sans attendre d'être relevé<sup>13</sup>. Tous les préparatifs de départ se trouvant déjà faits, le *Sioux* put appareiller de Yokosuka pour le Canada dès le 7 septembre 1955. Pour la Marine royale du Canada, l'« action de police » en Corée était achevée.

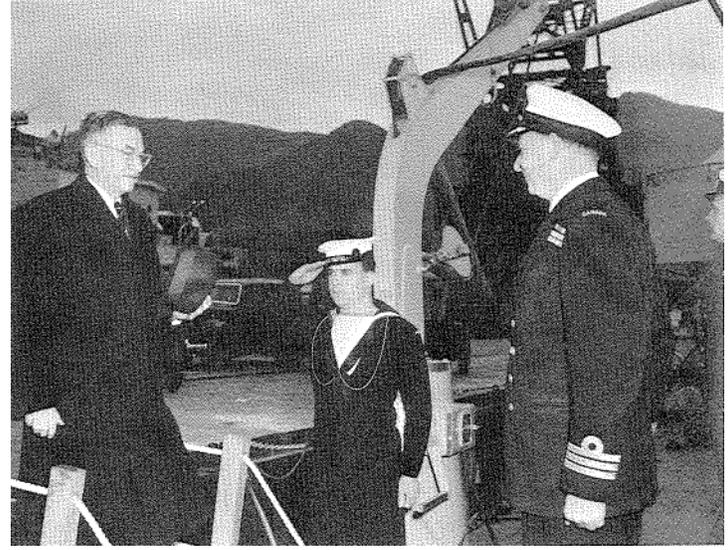
Au cours des cinq années et plus pendant lesquelles la Marine royale du Canada avait maintenu une force dans



Membres des équipages du *Cayuga*, du *Haida* et du *Crusader* réunis sur le quai de Tokyo pour accueillir le premier ministre, le t. h. Louis St-Laurent.

le secteur coréen, les huit destroyers qui avaient servi dans cette force avaient accompli un travail précieux pour la cause des Nations Unies<sup>14</sup>. Signalons que les trois destroyers envoyés en Extrême-Orient le 5 juillet 1950 composaient exactement la moitié du nombre total des destroyers canadiens alors en activité de service<sup>15</sup>, et que pour maintenir trois destroyers dans le secteur coréen la Marine royale du Canada devait en affecter deux autres à la relève. De juillet 1950 à la fin de 1954, la MRC dut donc fournir constamment cinq destroyers, soit en Extrême-Orient, soit se préparant à y aller. C'était là une force considérable pour une marine qui ne possédait alors que onze destroyers, dont jamais plus de neuf ne furent en activité de service au même moment.

La statistique des effectifs humains n'est pas moins remarquable. Pendant les hostilités, de juillet 1950 à



Le ministre de la Défense nationale, l'hon. Brooke Claxton, est accueilli à bord du *Cayuga* par le commandant James Plomer, commandant canadien de la division des destroyers en Extrême-orient.

juillet 1953, 3,621 officiers et marins firent du service dans les eaux coréennes. Comme beaucoup d'entre eux y servirent plus d'une fois, ce sont 4,269 tours de service que les hommes de la Marine royale du Canada firent en Corée. Et si l'on tenait compte de la contribution faite par la Marine depuis l'armistice jusqu'en septembre 1955, c'est-à-dire jusqu'au départ du dernier destroyer pour le Canada, ces chiffres seraient sensiblement plus élevés. Signalons, à des fins de comparaison, que l'effectif total de la MRC en juillet 1950 dépassait à peine 9,000 officiers et marins; en juillet 1953, il dépassait le chiffre de 15,500 hommes, en mer comme à terre.

Les statistiques, cependant, ne peuvent donner qu'une image bien incomplète des services rendus dans le secteur coréen par les destroyers de la MRC. Pendant plus de trois ans, ces petits bâtiments toujours actifs

**Le *Crusader* revient à Esquimalt d'Extrême-Orient, en septembre 1954**



travaillèrent aux côtés de leurs compagnons de la force des Nations Unies et de la Marine coréenne à des tâches de toutes sortes: blocus du littoral ennemi; protection des îles amies des deux côtes contre les invasions amphibies et les raids surprises; soutien des armées des Nations Unies aux deux extrémités de leur front; bombardement des installations communistes, des emplacements de canons, des concentrations militaires et des routes et voies ferrées longeant les deux côtes; protection des porte-avions des Nations Unies contre la menace constante des sous-marins et des avions ennemis; appui des nombreux guérilleros amis et des réguliers de la République de Corée dans leurs actions incessantes contre l'ennemi sur la terre ferme et dans les îles; secours aux malades et aux indigents des villages de pêcheurs de la Corée méridionale; et autres tâches innombrables confiées aux destroyers des Nations Unies qui croisaient dans les eaux du secteur.

On n'essaiera pas de juger ici les grandes questions historiques qui se posent au sujet des opérations de Corée. (L'interdiction au haut commandement des Nations Unies de recourir à l'arme atomique et celle de bombarder les bases de Mandchourie furent-elles sages? Commit-on une erreur en entamant des pourparlers de trêve, durant l'été de 1951? Les Nations Unies ont-elles « gagné » ou « perdu » la guerre?) Mais il n'est pas hors de propos de rappeler que les Nations Unies ne sont pas intervenues dans le conflit coréen afin d'écraser la Corée du Nord et d'unifier le pays par la force des armes, encore que bien des gens dans le monde aient sans doute cru que tels auraient dû être les buts premiers de l'intervention. Les Nations Unies ne sont intervenues



Deux des mascottes de l'*Haida*.

que pour repousser une attaque armée et rétablir la paix et la sécurité internationales dans cette région. On ne saurait prétendre, bien sûr, que la paix et la sécurité internationales y soient revenues parfaitement. Même aujourd'hui, en 1965, tout n'y est pas que douceur et suavité. Mais il est certain que les Nations Unies ont effectivement repoussé l'agression armée et rétabli une paix, — précaire sans doute, — mais qui dure tout de même depuis douze ans et durera peut-être encore longtemps. Dans cette oeuvre, accomplie par un grand nombre d'États membres des Nations Unies que dirigeaient les États-Unis, les destroyers de la Marine royale du Canada ont joué un rôle, modeste mais utile.

## Référence

<sup>1</sup>Voir l'*Ottawa Citizen* du 7 avril 1953. Aussi NS 1650-40, vol. 5.

<sup>2</sup>Tout en étant hors de combat, le *Huron* prit une part indirecte à cette opération en prêtant plusieurs matelots au *Tyne*, vaisseau de l'amiral Clifford, pour permettre à ce bâtiment de participer à l'évacuation des îles.

<sup>3</sup>NS 1650-40, vol. 5.

<sup>4</sup>NS 1650-40, vol. 6.

<sup>5</sup>Mémoire du vice-chef de l'é.-m. naval au directeur des plans et opérations de la Marine, 24 novembre 1953. *Ibid.*

<sup>6</sup>Signal du Quartier général de la Marine royale du Canada à l'amiral commandant de la côte de l'Atlantique, etc., 25225121/54, *Ibid.*

<sup>7</sup>*Ibid.*

<sup>8</sup>NS 1650-40, vol. 6 et 7.

<sup>9</sup>Mémoire du chef d'é.-m. de la Marine aux chefs d'é.-m. interarmes, 24 août 1955, NS 1650-40, vol. 7.

<sup>10</sup>Le Q.G. de la MRC à l'amiral commandant la côte du Pacifique, etc. 051955Z/8/55 in NHS 8000 NEW GLASGOW (SIGNAUX).

<sup>11</sup>Le Q.G. de la MRC à l'amiral commandant la côte du pacifique, au SIOUX, etc. 261501Z/7/55. *Ibid.*

<sup>12</sup>Le Q.G. de la MRC au SIOUX 011521Z/9/55. *Ibid.*

<sup>13</sup>Le Q.G. de la MRC au commandant des forces navales en Extrême-Orient, etc. 031510Z/9/55. *Ibid.*

<sup>14</sup>On trouvera à l'appendice C la liste complète des destroyers qui servirent dans le secteur coréen, avec les dates de service de leurs commandants.

<sup>15</sup>Cinq autres étaient tenus en réserve.



## APPENDICE A

### **ORGANISATION, ADMINISTRATION ET APPROVISIONNEMENT DES DESTROYERS DE LA MARINE ROYALE CANADIENNE SUR LE THÉÂTRE CORÉEN**

Lorsque la MRC, à la fin de juin 1950, reçut l'ordre d'envoyer en toute hâte trois de ses destroyers de la côte du Pacifique dans les eaux d'Extrême-Orient, étant entendu que ces navires se joindraient tôt ou tard à d'autres forces navales de l'ONU en service opérationnel du côté de la Corée, plusieurs problèmes majeurs se trouvèrent posés. Le moindre n'était pas de mettre les bâtiments en état de prendre part à des opérations de guerre, et le plus difficile fut sans doute celui d'assurer leur approvisionnement une fois parvenus en Extrême-Orient.

La MRC ne possédait à ce moment-là aucun gros ravitailleur. En eût-elle possédé le nombre nécessaire, d'ailleurs, qu'il n'eût pas été économiquement possible de mettre en service un train de ravitaillement naval pour trois destroyers seulement. Il n'eût pas été possible non plus, même avec le concours des puissances occupantes, d'aménager au Japon une base distincte pour notre division de destroyers. Les trois bâtiments canadiens durent donc compter sur la Marine américaine et sur la Marine britannique pour ce qui est de leurs bases et de presque tout leur ravitaillement.

Lorsque les destroyers partirent d'Esquimalt pour Pearl Harbor, le 5 juillet 1950, ils apportaient à leur bord un approvisionnement complet de munitions, y compris le plus de munitions d'exercice possible et tous les stocks nécessaires pour lesquels on trouva de la place<sup>1</sup>, mais la question du renouvellement ultérieur des stocks et munitions n'était pas encore réglée lorsqu'ils appareillèrent. Le Q.G. de la MRC, toutefois, était en communication avec son représentant à Washington au sein de l'état-major canadien interarmes, et il fut décidé le 20 juillet, dix jours avant l'arrivée des destroyers à Sasebo, que la Marine américaine fournirait aux navires canadiens un soutien logistique complet quant aux articles communs aux deux marines, comme les vivres, le combustible, les munitions pour canons *Bofor* et *Oerlikon*<sup>2</sup>. Le paiement de ces fournitures se ferait au niveau de Washington et d'Ottawa.

Les munitions pour l'armement principal posaient un problème plus difficile. On avait prévu, avant le départ des navires, de renouveler leurs munitions de 4 et de 4.7 po. depuis Esquimalt; les destroyers avaient reçu instruction de communiquer leurs besoins au Dépôt de l'armement naval<sup>3</sup>, mais c'était là une méthode difficile, surtout si les navires en venaient à dépenser rapidement leurs munitions. Le Q.G. de la MRC se mit donc en communication avec le Commandant en chef de la base d'Extrême-Orient afin de demander que la Division canadienne de destroyers du Pacifique reçût ses munitions de la Marine royale britannique<sup>4</sup>. On entama aussi des négociations afin d'obtenir que les navires canadiens reçoivent de la Marine britannique divers articles d'armement, d'équipement, d'uniforme, ainsi que le rhum et d'autres articles que ne pouvaient fournir les services de la Marine américaine. Quant aux articles qu'utilisait seule la Marine royale du Canada, ils devaient être expédiés du Canada par bateau ou par avion. Lorsque les destroyers arrivèrent à Sasebo, par conséquent, le 30 juillet 1950, toutes les dispositions préalables se trouvaient déjà prises pour qu'ils pussent prendre part à des opérations actives pendant un temps indéfini.

En ce qui concerne l'organisation et l'administration, ni la MRC ni les destroyers en cause ne se heurtèrent à des problèmes particuliers. Les trois navires envoyés en Extrême-Orient ne composaient pas un ramassis improvisé. Ils étaient ensemble, dès auparavant, la Division de destroyers du Pacifique de la Marine royale du Canada, et ils avaient travaillé et s'étaient entraînés ensemble fort longtemps. Ils se rendirent au Japon sans cesser de former une division et en conservant leur organisation intacte, sous le même commandement.

Lorsque la Division canadienne de destroyers du Pacifique reçut l'ordre de se joindre aux forces de l'ONU que commandait MacArthur, il fut bien précisé que les navires ne relèveraient du commandant en chef de l'ONU qu'au point de vue des opérations et que

«toutes les questions d'administration, y compris celles de discipline, de soldes et d'indemnités continueraient de relever de la MRC<sup>5</sup>». La Division de destroyers, pour ces questions, continua de relever de l'amiral commandant la côte du Pacifique tout comme si elle était restée à ses bases de cette côte. Pour toute l'activité ordinaire du bord, comme l'envoi des rapports réguliers, les navires continuèrent de même de relever de l'amiral commandant la côte du Pacifique. Quant aux autres rapports, ceux que les navires devaient envoyer aux autorités opérationnelles du théâtre coréen, il en était envoyé des exemplaires à l'amiral commandant la côte du Pacifique.

Les destroyers canadiens arrivèrent au Japon en formant toujours une division, mais les conditions des opérations ne permirent pas souvent qu'ils fussent employés en groupe, sauf en de rares occasions pendant les premiers mois du conflit. Pour le commandant de la Division canadienne de destroyers dans le Pacifique (et plus tard pour le commandant de la Division canadienne de destroyers en Extrême-Orient), cet éparpillement des navires canadiens dans les opérations compliqua parfois les problèmes d'administration, mais les difficultés rencontrées ne furent jamais graves. Le capitaine J. V. Brock, lorsqu'il était commandant de la Division de destroyers dans le Pacifique, s'efforça de faire travailler ses destroyers ensemble chaque fois que la chose était possible. Après son retour au Canada, on y renonça.

L'arrivée en janvier 1951 d'un navire ayant sa base à Halifax, le *Nootka*, qui releva le *Sioux*, compliqua l'administration du commandement de la Division, car il fut décidé que tous les destroyers canadiens servant en Extrême-Orient continueraient de relever administrativement de leurs bases respectives au Canada. Dès lors, le commandant des forces navales canadiennes du théâtre coréen envoya les rapports de ses navires à l'amiral approprié: celui de la côte atlantique, dans le cas des navires ayant leur base à Halifax, et celui de la côte du Pacifique, dans le cas des navires d'Esquimalt.

Le départ du capitaine Brock et du *Cayuga*, relevés le 16 mars par un second destroyer de la côte de l'Atlantique, le *Huron*, nécessita une légère modification des dispositions administratives. Le capitaine Brock avait été commandant des destroyers canadiens du Pacifique lorsque les trois premiers navires étaient partis d'Esquimalt, et il avait conservé cette désignation tout le temps qu'il était resté en Extrême-Orient, même lorsque le *Sioux* était parti et avait été remplacé par un destroyer de Halifax. En rentrant à Esquimalt, il conservait encore son titre. On décida donc que son successeur sur le théâtre coréen, le commander A. B. F. Fraser-Harris, D.S.C. avec agrafe, MRC, aurait la désignation de commandant des destroyers canadiens Extrême-Orient<sup>6</sup>. Seule la désignation était modifiée. Le nouveau titulaire

était, comme son prédécesseur, la plus haute autorité administrative locale pour tous les navires canadiens en Extrême-Orient. Il en fut ainsi jusqu'à ce que le *Huron* et l'*Iroquois* quittent le secteur sans être relevés, en décembre 1954. Il n'y eut plus, dès lors, qu'un destroyer canadien, le *Sioux*, dans la force de l'ONU, et le titre de commandant des destroyers canadiens en Extrême-Orient fut aboli, à compter du 11 janvier 1955<sup>7</sup>.

Peut-être n'est-il pas nécessaire de traiter ici de la direction opérationnelle des destroyers canadiens sur le théâtre coréen, par opposition à la direction administrative, cette question ayant été abordée à plusieurs reprises dans le texte principal. On peut toutefois exposer brièvement la façon dont les destroyers de la MRC réglaient les problèmes d'approvisionnement et autres problèmes connexes en Extrême-Orient.

La principale base d'opération des navires canadiens faisant partie de la force de l'ONU en Corée, aussi bien avant qu'après l'armistice, était Sasebo, port de mer de l'île de Kyushu, c'est-à-dire de l'île la plus méridionale de l'archipel japonais. Sasebo possède un excellent port naturel. Jusqu'à la fin de la seconde guerre mondiale, il y avait là un grand chantier naval. Durant le conflit coréen, on y établit le quartier général et la principale base de réapprovisionnement et de réparation de presque tous les navires de l'ONU en Extrême-Orient<sup>8</sup>. Sasebo se trouvait dans la zone d'occupation des États-Unis. Peu après le début des opérations de Corée, toutefois, certaines de ses installations furent remises à la Marine royale, y compris l'une des meilleures jetées du port et quelques immeubles à terre.

Pendant les opérations de Corée, la Marine américaine et la Marine britannique se ravitaillaient et se réapprovisionnaient presque exclusivement à partir de navires de transport, même lorsque leurs bâtiments se trouvaient à quai à Sasebo. Seuls les réparations et réaménagements qui exigeaient une mise en cale sèche n'étaient pas effectués par les navires de réparation de la Marine américaine. Cela présentait de grands avantages. Non seulement était-il possible de garder les navires combattants en mer pendant des périodes exceptionnellement longues, mais encore, si les hostilités s'étaient subitement déplacées, par exemple vers l'océan Indien ou la Méditerranée, les flottes auraient pu y être envoyées sans transition, emmenant leurs « bases » avec elles. Les réparations et les réaménagements dont avaient besoin les navires du Commonwealth étaient d'ordinaire exécutés par les chantiers navals japonais de Sasebo ou de Kuré ou par la base de la Marine britannique à Hong-Kong.

Du point de vue des destroyers canadiens en Extrême-Orient, les choses se passaient à peu près comme ceci. Le navire arrivait à Sasebo après ses opérations le long de la côte coréenne. Comme il n'y avait à peu près pas

de place à quai, il s'amarrait à une bouée du port. L'officier d'approvisionnement du navire avait fait établir ses commandes avant l'arrivée au port. Si c'était à la Marine américaine à les exécuter, comme la plupart du temps, les commandes étaient portées au vaisseau de commandement de l'escadre de service pour y être contrôlées, après quoi elles étaient rendues avec des notations indiquant le nom et l'emplacement du navire de transport qui les exécuterait. Il fallait alors passer de navire en navire avec les commandes: commandes de provisions de bouche au navire réfrigérateur, commandes de pièces d'appareils électroniques à tel autre navire, etc. Le navire fournisseur s'assurait qu'il avait l'article demandé avant d'accepter la commande. Une fois le tout prêt à être livré, le navire client était prié de faire prendre livraison. Il arrivait souvent que l'on n'eût pas en stock les articles demandés. Le client devait alors s'adresser à un autre ravitailleur ou même, — mais rarement, — aux installations du port. Il ne pouvait toutefois se procurer à terre, auprès des installations de la Marine américaine, autre chose que le pain et le lait et parfois des provisions pour la cantine, sans avoir au préalable fait approuver ses commandes par l'officier compétent de l'escadre de service.

On se représente facilement le va-et-vient de navires auquel donnait lieu ce système, surtout si l'on se rappelle que le port de Sasebo a cinq milles de long et que les navires ravitailleurs avaient en général leur poste à la sortie du port tandis que les navires opérationnels étaient à l'extrémité intérieure. Il fallait normalement 72 heures pour approvisionner un destroyer, mais en cas d'urgence on arrivait à réduire énormément ce délai. Il y eut une fois, paraît-il, où l'*Athabaskan* effectua l'opération entière en quatre heures.

Presque toutes les provisions destinées aux destroyers canadiens étaient fournies par la Marine américaine, mais les approvisionnements navals venaient soit de celle-ci, soit de la Marine britannique, selon la commodité du moment ou l'état des stocks des ravitailleurs. La Marine royale gardait d'ordinaire dans le secteur des opérations un NSIS/VSSIS, navire d'approvisionnement naval et de ravitaillement. Les destroyers canadiens se procuraient souvent à cette source des approvisionnements navals britanniques. Lorsque le ravitailleur britannique était à Hong-Kong, où il allait à peu près tous les trois mois refaire ses stocks, ou lorsqu'il n'avait pas les articles requis, on pouvait transmettre la commande par T.S.F. à la base de Hong-Kong, qui expédiait l'article par le premier navire en partance pour le Japon. D'autres commandes, évidemment, qui portaient sur des articles utilisés par les seuls navires canadiens ou que ni la Marine américaine ni la Marine britannique ne pouvaient fournir au moment voulu, devaient être exécutées au Canada (expédition par mer, trois ou quatre mois; par avion,

jusqu'à six semaines). Les consignations arrivant à Sasebo en l'absence du navire destinataire étaient entreposées dans un petit hangar fourni à cette fin par la Marine américaine.

Le combustible était fourni aux destroyers canadiens tant par la Marine américaine que par la Marine britannique. À Sasebo, normalement, le destroyer s'approvisionnait à un poste à quai de la Marine américaine. En mer, il s'adressait au plus proche pétrolier, qui était d'ordinaire britannique le long de la côte ouest, et américain le long de l'autre côte.

Les munitions venaient aussi des deux sources. Les munitions destinées aux canons *Bofor* et *Oerlikon* pouvaient s'obtenir facilement auprès de la Marine américaine, à laquelle s'adressaient les destroyers canadiens quand il était commode de le faire. Seule, cependant, la Marine britannique pouvait fournir les munitions des canons de 4, 4.5 et 4.7 po. et des grenades pour le « Squid ». La plupart du temps, le réapprovisionnement en munitions s'opérait lorsque le navire rentrait au port, mais il arrivait qu'un destroyer canadien en service le long de la côte est refit ses magasins de munitions en mer grâce à un transport américain qui avait pris à son bord à Sasebo un stock fourni à cette fin par la Marine royale.

À part Sasebo, la seule base japonaise utilisée appréciablement par les destroyers canadiens était Kuré. Ce port est situé dans l'île de Hondo, principale île de l'archipel japonais. Il possède d'excellentes cales sèches et installations de réparation et, à la différence de Sasebo, une abondance de postes à quai pour les navires. Après la seconde guerre mondiale, la région de Kuré était englobée dans la zone d'occupation britannique, et c'est l'Australie qui administrait le port. La base navale de Kuré portait la désignation de *HMAS Commonwealth*.

Lorsque le conflit coréen éclata, Kuré devint dans le secteur la principale base des forces terrestres du Commonwealth, y compris les forces canadiennes. Néanmoins, ce port ne devint jamais, pendant les hostilités, la base principale des navires du Commonwealth, surtout parce qu'il se trouvait beaucoup plus loin des opérations actives que Sasebo, et aussi parce qu'on trouvait préférable d'utiliser la même base principale que la Marine américaine. Les navires du Commonwealth, y compris les navires canadiens, utilisaient tout de même Kuré. Du point de vue des navires canadiens, ce port avait le grand mérite d'offrir d'excellentes installations où l'on pouvait obtenir des réparations rapidement, efficacement et à bon marché; celui aussi d'être plus intéressant que Sasebo pour les marins en permission; celui d'avoir toujours des postes à quai de disponibles; et enfin celui d'avoir des ressources médicales et hospitalières sur la terre ferme bien supérieures à celles de Sasebo.

La base de Kuré présentait aussi des inconvénients. Pour le réapprovisionnement, elle ne pouvait se comparer à Sasebo. Le navire de ravitaillement de la Marine royale sur le théâtre coréen entretenait là un stock d'approvisionnements navals, mais qui n'était ni aussi complet ni aussi abondant qu'à Sasebo. On pouvait aussi y obtenir des provisions auprès de l'établissement *Commonwealth*, mais les navires canadiens les trouvaient bien inférieures à celles que fournissait la Marine américaine à Sasebo. Aussi, les navires canadiens ne prenaient-ils leurs provisions à Kuré que lorsqu'ils n'avaient pas le choix.

Hong-Kong était le seul autre port d'Extrême-Orient que les navires canadiens visitaient régulièrement. C'était surtout un port de permission ou de détente, mais on profitait souvent de ses excellentes installations de réparation. Les approvisionnements navals y étaient beaucoup plus faciles à obtenir qu'auprès du navire ravitailleur de la Marine royale à Sasebo. Mais à Hong-Kong, comme à Kuré, presque toutes les provisions venaient d'Australie, et les destroyers canadiens n'y avaient recours qu'en cas de nécessité.

Au cours des dix-huit premiers mois des hostilités, la Marine royale du Canada n'avait personne à terre pour s'occuper des tâches de liaison, d'approvisionnement et autres. Il ne semble pas que les navires canadiens eussent éprouvé de difficultés particulières à cette époque, mais il parut évident qu'un personnel de liaison à terre, même s'il ne comprenait qu'un seul officier, rendrait de grands services au commandant de la Division de destroyers ainsi qu'aux navires eux-mêmes pour la solution des problèmes d'approvisionnement, d'arrivées et départs de personnel, de liaison avec la Marine américaine et la Marine britannique, et autres. En avril et mai 1951, le commander (S) R. G. Harris, MRC, qui était inspecteur de l'approvisionnement et de la comptabilité de la Flotte sur la côte du Pacifique, fut envoyé au Japon pour y faire un rapport sur la façon dont s'exécutaient les opérations d'approvisionnement. Il recommanda l'envoi à Sasebo d'un navire-dépôt de la Marine canadienne et l'affectation à ce port d'un officier et de deux maîtres d'approvisionnement qui resteraient à terre et seraient chargés des questions d'approvisionnement et de liaison. Sa première recommandation fut repoussée, et il s'écoula presque un an avant qu'on donnât suite à une partie seulement de la seconde, appuyée par le commander Fraser-Harris, commandant des destroyers canadiens en Extrême-Orient.<sup>9</sup>

En septembre 1951, le commander Plomer, qui était alors commandant des destroyers canadiens en Extrême-Orient, recommanda à l'amiral commandant la côte du Pacifique d'affecter un officier d'approvisionnement à un poste à terre à Sasebo pour s'y occuper des problèmes de logistique de la Marine

royale du Canada<sup>10</sup>. Il n'avait pas été donné suite à cette recommandation lorsque, le 3 janvier 1952, le commander Plomer fit une nouvelle demande<sup>11</sup>, cette fois pour obtenir que le lieutenant (SB) R. A. V. Jenkins, MRC, qui se trouvait en Extrême-Orient à titre d'officier d'information navale de la Division canadienne de destroyers, fût maintenu dans son affectation afin de jouer le rôle d'officier de liaison à Sasebo. Le lieutenant Jenkins, lorsqu'il ne servait pas en mer à bord des destroyers canadiens, avait été agent de liaison au Japon en plus d'accomplir ses fonctions ordinaires. Le commander Plomer ajoutait que, si l'affectation du lieutenant Jenkins était prolongée, il ne serait pas nécessaire de placer un officier d'approvisionnement à terre à Sasebo.

Cette idée ne fut pas retenue. Le 27 février 1952, le lieutenant R. P. Morris, MRC, du *Cayuga*, fut nommé officier de liaison de la Marine royale du Canada en Extrême-Orient. Le lieutenant Jenkins, lorsqu'il n'était pas en mer à bord des navires canadiens, continua d'accomplir des fonctions de liaison aux côtés du lieutenant Morris. Celui-ci n'avait été nommé qu'à titre provisoire en attendant qu'un officier ordinaire d'approvisionnement fût envoyé du Canada. Le 7 avril 1952, le lieutenant-commander (S) Peter Cossette, C.D., MRC, assumait les fonctions d'officier de liaison de la Marine royale du Canada<sup>12</sup>.

L'affectation à Sasebo d'un officier de liaison permit de résoudre la plupart des problèmes d'approvisionnement et autres qui se posaient à la MRC à cet endroit. L'officier de liaison fut bientôt doté des moyens nécessaires à l'accomplissement de ses fonctions (entrepôt, remise de canot, bureaux, camion, jeep, canot à moteur). Il n'avait pour tout personnel canadien qu'un maître d'approvisionnement, et il employait cinq ou six civils japonais<sup>13</sup>.

Le commander Cossette fut officier de liaison de la MRC en Extrême-Orient jusqu'au 4 novembre 1952, puis fut relevé par le lieutenant-commander (S) E. Adamic, MRC. Celui-ci fut relevé le 23 novembre 1953 par le lieutenant-commander B. E. Smith, C.D., MRC. Lorsque le *Huron* et l'*Iroquois* quittèrent l'Extrême-Orient sans être relevés, en décembre 1954, il n'y eut plus grande utilité à garder un organisme de liaison à Sasebo. L'officier de liaison rendit donc à la Marine américaine son bureau et son entrepôt et se défit de tout son équipement et de ses approvisionnements, à l'exception d'un petit camion, d'une jeep, d'un canot à moteur de 25 pieds et d'une faible quantité d'approvisionnements faciles à emporter et dont seule se servait la Marine royale du Canada: uniformes, rhum, pièces de rechange mécaniques et électriques, etc. Un mois après, le 28 janvier 1955, l'organisme de liaison de la Marine à

Sasebo cessa officiellement d'exister. À partir de ce moment et jusqu'à ce que le *Sioux* partît pour le Canada, le 7 septembre 1955, les fonctions de liaison de la MRC au Japon furent confiées à la Mission

militaire canadienne à Tokyo, et les installations d'approvisionnement et de base furent fournies, à Sasebo, par la Marine américaine, dont le concours était toujours empressé.

## Références

<sup>1</sup>Perry, maître K.A., MRC *Logistics in the Far East*, dans *The Supply Mercury*, juin 1951.

<sup>2</sup>Q.G. de la MRC au commandant du groupe opérationnel 214.4, etc., 201902Z/7/50, in NS 1650-40, vol. 1.

<sup>3</sup>Amiral commandant la côte du Pacifique au commandant de la Division de destroyers du Pacifique, etc. 302344Z/6/50. *Ibid.*

<sup>4</sup>Q.G. de la MRC au commandant en chef de la base navale d'Extrême-Orient, etc. *Ibid.*

<sup>5</sup>Q.G. de la MRC au commandant du groupe opérationnel 214.4, etc., 1222038Z/7/50, et Q.G. de la MRC à l'amiral commandant la côte du Pacifique, etc., 122039Z/7/50. *Ibid.*

<sup>6</sup>NS 1700-102/11.

<sup>7</sup>NS 1650-40, vol. 7.

<sup>8</sup>En octobre 1950, la 7<sup>e</sup> Flotte américaine déménagea sa base à Yokosuka. Les navires du Commonwealth se servaient aussi, jusqu'à un certain point, de Kuré, dans l'île de Hondo, comme d'une base à l'arrière. Voir *Report on Supply Activities in Korea*, par le commander (S) R. G. Harris, MRC, in DFE 1000-1.

<sup>9</sup>On trouvera le rapport du commander Harris dans DFE 1000-1.

<sup>10</sup>*Ibid.*

<sup>11</sup>DFE 1700-1.

<sup>12</sup>NS 1700-176/477.

<sup>13</sup>Pour un exposé de l'activité de l'officier de liaison de la MRC, voir Commander (S) P. Cossette, MRC, *Sasebo Japan*, dans *The Supply Mercury*, décembre 1952. pp. 2-9.

APPENDICE B

**OFFICIERS SUPÉRIEURS DES DESTROYERS CANADIENS  
QUI ONT SERVI EN EXTRÊME-ORIENT  
1950 - 1955**

Nomination	Nom	Navire	Du	Au
CANCOMDESPAC (Commandant de la Division canadienne de destroyers dans le Pacifique)	Capitaine J. V. Brock, D.S.O., D.S.C., C.D., MRC	HMCS <i>Cayuga</i>	30 juillet 1950	16 mars 1951*
CANCOMDESFE (Commandant de la Division canadienne de destroyers en Extrême-Orient)	Commander A. B. F. Fraser-Harris, D.S.C. avec agrafe, C.D., MRC	HMCS <i>Nootka</i>	16 mars 1951	20 juillet 1951
	Commander J. Plumer, O.B.E., D.S.C. avec agrafe, C.D., MRC	HMCS <i>Cayuga</i>	20 juillet 1951	27 mai 1952
	Commander D. G. King, D.S.C., C.D., MRC	HMCS <i>Athabaskan</i>	27 mai 1952	20 juin 1952
	Commander (capitaine intérimaire) W. M. Landymore, O.B.E., C.D., MRC	HMCS <i>Iroquois</i>	20 juin 1952	26 novembre 1952
	Commander J. C. Reed, O.B.E., D.S.C., C.D., MRC	HMCS <i>Athabaskan</i>	27 novembre 1952	18 juin 1953
	Capitaine W. M. Landymore, O.B.E., C.D., MRC	HMCS <i>Iroquois</i>	18 juin 1953	6 novembre 1953
	Commander (capitaine intérimaire) T. C. Pullen, C.D., MRC	HMCS <i>Huron</i>	6 novembre 1953	5 février 1954
	Capitaine J. A. Charles, C.D., MRC	HMCS <i>Haida</i>	5 février 1954	12 septembre 1954†
	Commander (capitaine intérimaire) J. C. Pratt, C.D., MRC	HMCS <i>Huron</i>	23 septembre 1954	11 février 1955 (titre aboli)

\*Les dates indiquées se rapportent à l'arrivée sur le théâtre des opérations ou à la prise en charge effective ou à l'abandon effectif du commandement. Le grade indiqué est le plus haut qui ait été atteint pendant la période de service mentionnée. Les décorations comprennent les distinctions qui ont été méritées pour la campagne de Corée, même si elles n'ont pas été décernées avant la cessation d'emploi en qualité de Commandant de la Division canadienne de destroyers dans le Pacifique (CANCOMDESPAC) ou Commandant de la Division canadienne de destroyers en Extrême-Orient (CANCOMDESFE)

†Le capitaine Charles a quitté le théâtre des opérations le 12 septembre, mais n'a remis le commandement de la Division canadienne de destroyers en Extrême-Orient (CANCOMDESFE) au commander Pratt que le 23 septembre 1954, alors que les navires étaient à Hong-Kong.

APPENDICE C

**SERVICE DES NAVIRES DE GUERRE CANADIENS DE  
SA MAJESTÉ DANS LES EAUX CORÉENNES†**

Navire	Officier commandant	Départ d'Esquimalt	Arrivée sur le théâtre des opérations	Départ du théâtre des opérations	Arrivée à Esquimalt
<i>Côte du Pacifique</i>					
<i>Athabaskan</i>	Commander R. P. Welland, D.S.C. avec agrafe, C.D., MRC	5.7.50	30.7.50	3.5.51	17.5.51
	Commander D. G. King, D.S.C., C. D., MRC	2.8.51	1.9.51	21.6.52	9.7.52
	Commander J. C. Reed, O.B.E., D.S.C., C.D., MRC	29.10.52	26.11.52	18.11.53	11.12.53
<i>Cayuga</i>	Capitaine J. V. Brock, D.S.O., D.S.C., C.D., MRC	5.7.50	30.7.50	16.3.51	7.4.51
	Commander J. Plomer, O.B.E., D.S.C. avec agrafe, C.D., MRC	19.6.51	20.7.51	1.6.52	14.6.52
	Commander W.P., Hayes, C.D., MRC	25.11.53	1.1.54	22.11.54	16.12.54
<i>Crusader</i>	Lieutenant-Commander J. H. G. Bovey, D.S.C., C.D., MRC	25.5.52	21.6.52	18.6.53	1.7.53
	Commander W. H. Willson, D.S.C., C.D., MRC	18.10.53	20.11.53	15.8.54	3.9.54
<i>Sioux</i>	Commander P. D. Taylor, D.S.C., MRC	5.7.50	30.7.50	15.1.51	4.2.51
	Commander P. D. Taylor, D.S.C., MRC	8.4.51	30.4.51	14.2.52	8.3.52
	Commander A. H. Rankin, O.B.E., C.D., MRC	7.11.54	14.12.54	7.9.55	24.9.55
		Départ de Halifax			Arrivée à Halifax
<i>Côte de l'Atlantique</i>					
<i>Haida</i>	Commander Dunn Lantier, D.S.C., C.D., MRC	27.9.52	6.11.52	11.6.53	22.7.53*
	Capitaine J.A. Charles, C.D., MRC	14.12.53	5.2.54	12.9.54	1.11.54
<i>Huron</i>	Commander E. T. G. Madgwick, D.S.C., C.D., MRC	22.1.51	15.3.51	14.8.51	21.9.51
	Commander R.C. Chenoweth, M.B.E., C.D., MRC	29.4.53	18.6.53	5.2.54	17.3.54*
	Commander T. C. Pullen, C.D., MRC				
			(OC à partir du 21 septembre 1953)		
	Commander J.C. Pratt, C.D., MRC	1.8.54	1.10.54	26.12.54	19.3.55*
<i>Iroquois</i>	Commander W. M. Landymore, O.B.E., C.D., MRC	21.4.52	12.6.52	26.11.52	8.1.53
	Capitaine W. M. Landymore, O.B.E., C.D., MR	29.4.53	18.6.53	1.1.54	10.2.54*
	Lieutenant-Commander S. G. Moore, C.D., MRC				
			(à partir du 1 <sup>er</sup> novembre 1953)		
	Commander M.F. Oliver, C.D., MRC	1.7.54	22.8.54	26.12.54	19.3.55*
<i>Nootka</i>	Commander A.B.F. Fraser-Harris, D.S.C. avec agrafe, C.D., MRC	25.11.50	14.1.51	20.7.51	21.8.51
	Commander R.M. Steele, D.S.C., MRC	30.12.51	12.2.52	9.11.52	17.12.52*

†Le grade mentionné est celui que l'officier commandant détenait pendant que son navire se trouvait sur le théâtre des opérations; on n'a pas tenu compte de l'avancement obtenu au cours du voyage en direction du port d'attache. Les grades intérimaires n'ont pas été indiqués. Toutes les distinctions obtenues pour les services rendus en Corée ont été signalées.

\*L'astérisque indique que le navire est retourné au Canada en passant par le canal de Suez, ce qui équivaut à dire qu'il a fait le tour du globe.

## APPENDICE D

### HONNEURS ET DISTINCTIONS OBTENUS PAR DES OFFICIERS ET DES HOMMES DE LA MARINE ROYALE DU CANADA QUI ONT SERVI EN COREE, DE 1950 À 1955\*

#### ORDRE DU SERVICE DISTINGUÉ (D.S.O.)

Capitaine Jeffry Vanstone Brock, D.S.O., D.S.C., C.D. HMCS *Cayuga*

#### ORDRE TRÈS DISTINGUÉ DE L'EMPIRE BRITANNIQUE (DIVISION MILITAIRE)

Capitaine William Moss Landymore, OBE, CD, MRC HMCS *Iroquois*  
Capitaine William Plomer, O.B.E., D.S.C. avec agrafe, C.D. HMCS *Cayuga*  
Commander (capitaine intérimaire) John Curwen Reed, O.B.E., D.S.C., C.D. HMCS *Athabaskan*

#### AGRAFE À LA CROIX DU SERVICE DISTINGUÉ (BAR TO D.S.C.)

Commander Robert Phillip Welland, D.S.C. avec agrafe, C.D. HMCS *Athabaskan*

#### CROIX DU SERVICE DISTINGUÉ (D.S.C.)

Lieutenant-commander John Henry Gordon Bovey, D.S.C., C.D. HMCS *Crusader*  
Lieutenant Andrew Lawrence Collier, D.S.C. HMCS *Cayuga*  
Capitaine Dudley Gawen King, D.S.C., C.D. HMCS *Athabaskan*  
Commander Dunn Lantier, D.S.C., C.D. HMCS *Haida*  
Commander Edward Thomas George Madgwick, D.S.C., C.D. HMCS *Huron*  
Lieutenant-commander Donald Roy Saxon, D.S.C., C.D. HMCS *Cayuga*  
Commander Richard Miles Steele, D.S.C. HMCS *Nootka*  
Capitaine Paul Dalrymple Taylor, D.S.C., C.D. HMCS *Sioux*  
Lieutenant (G) Douglas Frederick Tutte, D.S.C., C.D. HMCS *Iroquois*

#### MÉDAILLE DU SERVICE DISTINGUÉ (D.S.M.)

Premier-maître Albert Leo Bonner, D.S.M., B.E.M. HMCS *Nootka*  
Second-maître Gerald Edwin Jamieson, D.S.M. HMCS *Iroquois*

#### MÉDAILLE DE L'EMPIRE BRITANNIQUE (B.E.M.) (DIVISION MILITAIRE)

Premier-maître Douglas James Pearson, B.E.M. HMCS *Cayuga*  
Second-maître Edward Hannford Randall, B.E.M. HMCS *Nootka*  
Second-maître Thomas Shields, B.E.M. HMCS *Athabaskan*  
Premier-maître George Charles VanderHeagen, D.S.M., B.E.M. HMCS *Athabaskan*

#### CITATIONS

Lieutenant (L) Nelson Ralph Banfield, C.D. HMCS *Sioux*  
Capitaine Jeffry Vanstone Brock, D.S.O., D.S.C., C.D. HMCS *Cayuga*  
Premier-maître Harry Edward Brown HMCS *Cayuga*  
Premier-maître Lennox Clark HMCS *Athabaskan*  
Premier-maître Ralph Evans Davies HMCS *Cayuga*  
Premier-maître Edward Victor Dear HMCS *Athabaskan*

\* Les noms sont disposés par ordre alphabétique et non par ordre d'ancienneté. Le grade mentionné est celui qui était détenu au moment où l'on a décerné les honneurs.

Premier-maître Frederick Charles Emmerson	HMCS <i>Nootka</i>
Premier-maître Frederick Ewald, C.D.	HMCS <i>Crusader</i>
Second-maître Joseph Émilien Benoît Fortin	HMCS <i>Iroquois</i>
Commander Alexander Beaufort Fraser	
Fraser-Harris, D.S.C. avec agrafe, C.D.	HMCS <i>Nootka</i>
Lieutenant d'ordonnance Gérald Joseph Giroux	HMCS <i>Athabaskan</i>
Premier-maître Alfred Gold	HMCS <i>Crusader</i>
Canonnier breveté (TAS) David William Huri	HMCS <i>Athabaskan</i>
Capitaine William Moss Landymore, O.B.E., C.D.	HMCS <i>Iroquois</i>
Premier-maître Jos Ernest Leary	HMCS <i>Nootka</i>
Premier-maître John Leonard Meads	HMCS <i>Crusader</i>
Lieutenant Paul Lancelot Steele McCulloch	HMCS <i>Athabaskan</i>
Premier-maître Henry Cecil Morgan, C.D.	HMCS <i>Athabaskan</i>
Premier-maître William David Moyes	HMCS <i>Athabaskan</i>
Lieutenant-commander John Louis Quinn (à titre posthume)	HMCS <i>Iroquois</i>
Quartier-maître John Roberts	HMCS <i>Cayuga</i>
Lieutenant-commander Frank Phillippo Rich Saunders	HMCS <i>Nootka</i>
Second-maître Samuel Henry Shaw	HMCS <i>Athabaskan</i>
Premier-maître John Thornton Shea	HMCS <i>Athabaskan</i>
Lieutenant-commander (C) Harry Shorten, C.D.	HMCS <i>Athabaskan</i>
Second-maître Ralph Smith	HMCS <i>Haida</i>
Matelot de 1re classe James Gordon Steward	HMCS <i>Crusader</i>
Commander Paul Dalrymple Taylor, D.S.C., C.D.	HMCS <i>Sioux</i>
Premier-maître George Edward Vanthaaff, C.D.	HMCS <i>Sioux</i>
Commander Robert Phillip Welland, D.S.C. avec agrafe	HMCS <i>Athabaskan</i>
Médecin-lieutenant Chris Alfred West	HMCS <i>Athabaskan</i>
Premier-maître Richard Williams	HMCS <i>Crusader</i>
Premier-maître Reginald Winter	HMCS <i>Huron</i>

**HONNEURS ET DISTINCTIONS DÉCERNÉS PAR LE GOUVERNEMENT DES  
ÉTATS-UNIS À DES MEMBRES DE LA MARINE ROYALE DU Canada  
QUI ÉTAIENT EN SERVICE EN CORÉE**

**LEGION OF MERIT (COMMANDER)**

Commander Edward Thomas George Madgwick, D.S.C., C.D.	HMCS <i>Huron</i>
---	-------------------

**LEGION OF MERIT (OFFICIER)**

Capitaine Jeffry Vanstone Brock, D.S.O., D.S.C., C.D.	HMCS <i>Cayuga</i>
Commander James Plomer, O.B.E., D.S.C., C.D.	HMCS <i>Cayuga</i>
Commander Paul Dalrymple Taylor, D.S.C., C.D.	HMCS <i>Sioux</i>
Commander Robert Phillip Welland, D.S.C., C.D.	HMCS <i>Athabaskan</i>

**LEGION OF MERIT (LÉGIONNAIRE)**

Commander Alexander Beaufort Fraser	
Fraser-Harris, D.S.C. avec agrafe, C.D.	HMCS <i>Nootka</i>
Commander Dudley Gawen King, D.S.C., C.D.	HMCS <i>Athabaskan</i>

**DISTINGUISHED FLYING CROSS**

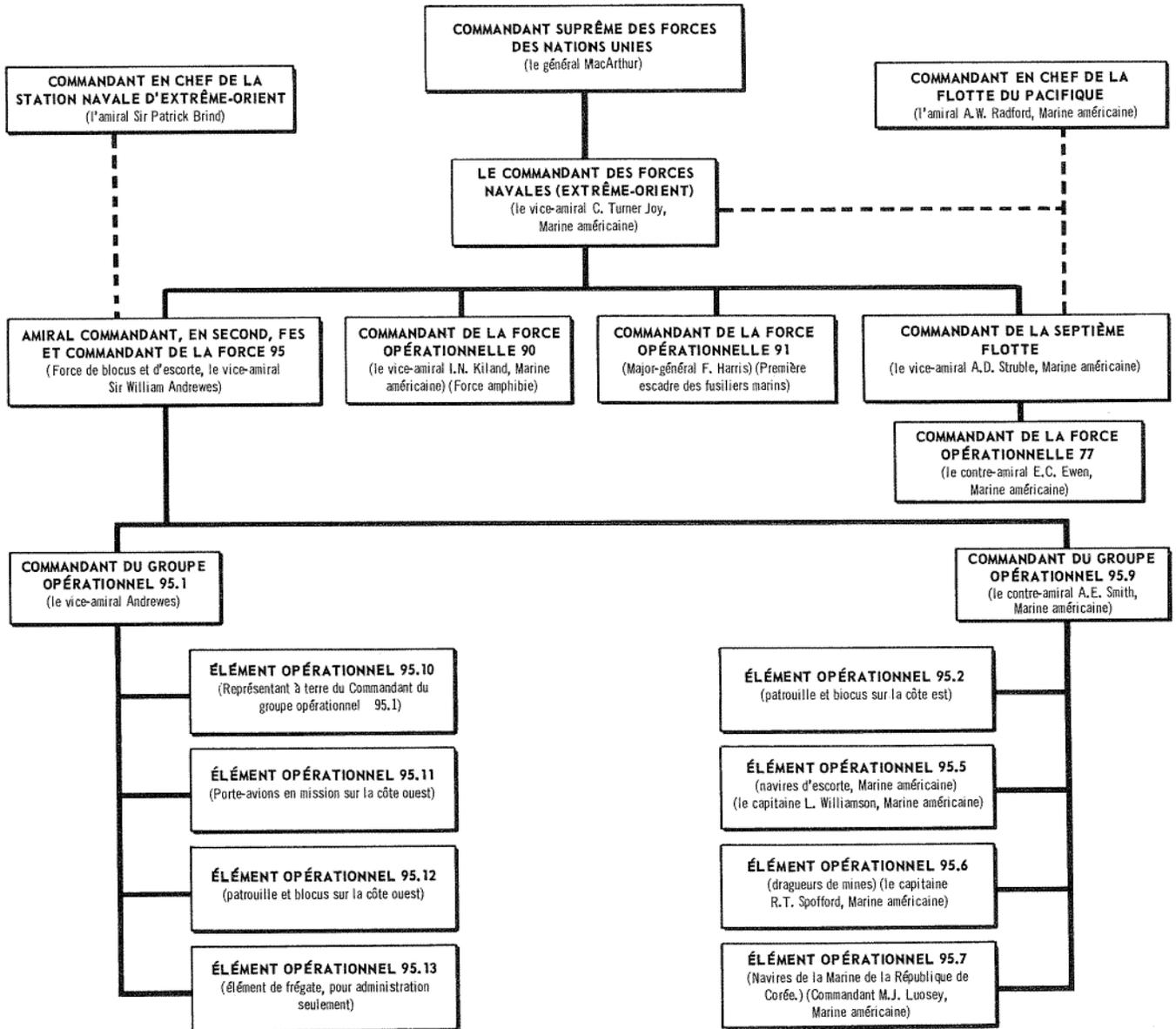
Lieutenant Joseph J. MacBrien	(Force opérationnelle 77)
-------------------------------	---------------------------

**BRONZE STAR MEDAL**

Commander John Henry Gordon Bovey, D.S.C.	HMCS <i>Crusader</i>
---	----------------------

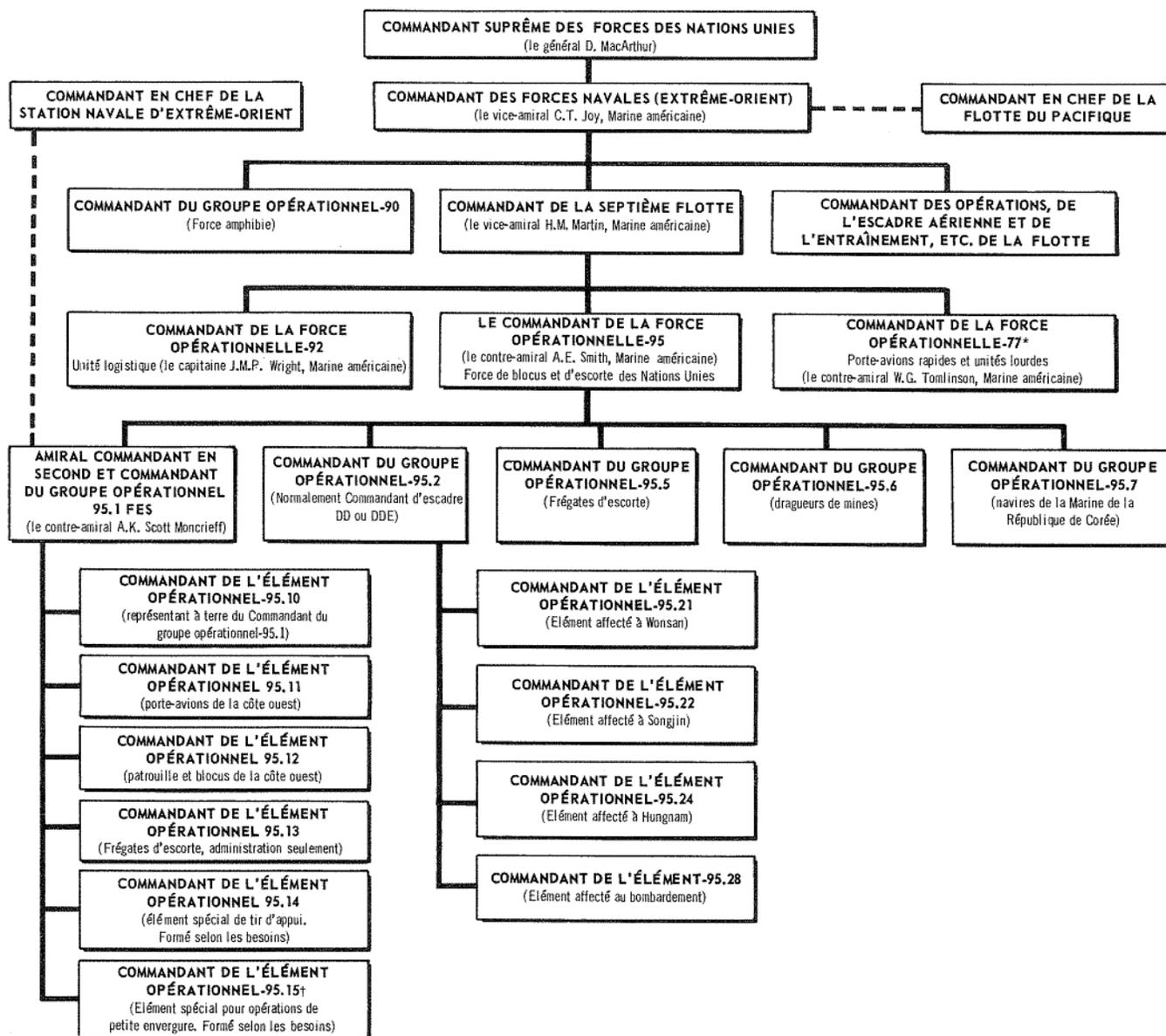
APPENDICE E

**ORGANISATION DU COMMANDEMENT DES FORCES NAVALES DE L'O.N.U. EN CORÉE DU 19 FÉVRIER AU 3 AVRIL 1951**



APPENDICE F

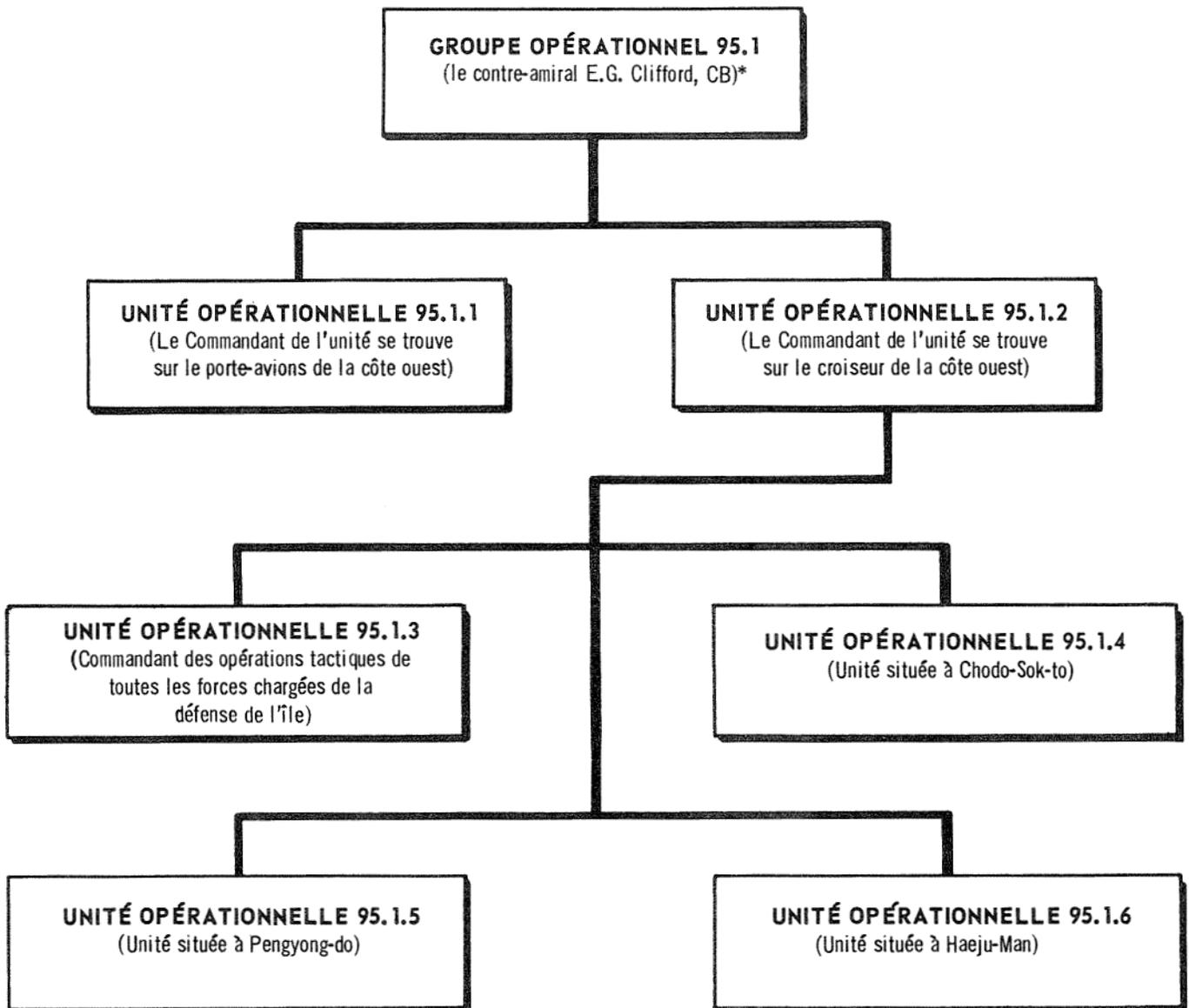
**ORGANISATION DU COMMANDEMENT DES FORCES NAVALES  
DE L'O.N.U. EN CORÉE, 10 AVRIL 1951  
(SCHÉMA SIMPLIFIÉ)**



\* Le commandement de la Force opérationnelle 77 passait en d'autres mains chaque fois que le porte-avions de l'officier le plus haut en grade était relevé. Au cours des trente-sept mois de la guerre de Corée, la Force opérationnelle 77 a subi cinquante-six changements de commandement qui ont touché treize contre-amiraux.

† Un autre élément opérationnel, le 95.16, était quelquefois formé lorsque les dragueurs de mines supplémentaires étaient affectés au groupe opérationnel 95.1. De plus, ces dragueurs gardaient normalement le numéro d'élément que leur assignait leur propre Commandant, le Commandant du groupe opérationnel 95.6.

**ORGANISATION DU GROUPE OPÉRATIONNEL 95.1  
SUR LA CÔTE OUEST DE LA CORÉE,  
À PARTIR DU 1er JANVIER 1953**



\* L'amiral Clifford succéda à l'amiral Scott-Moncrieff, le 23 septembre 1952.

† Habituellement un colonel du corps des Fusiliers marins des États-Unis; il ne relève pas directement du Commandant de l'Unité opérationnelle 95.1.2, mais travaille en étroite collaboration avec lui.

## APPENDICE H

### GLOSSAIRE DE TERMES TECHNIQUES ET ABRÉVIATIONS

AKA	Cargo d'attaque	HMAS	Navire de la Marine australienne
AMS	Dragueur de mines coréen	JML	Dragueur de mines coréen (léger)
AMC	Mouilleur de mines auxiliaire	JMS	Releveur de mines coréen (ancien)
APA	Transport d'attaque	LCPL	Landing Craft, Personnel, Large (Chaland de débarquement de personnel)
ARC	Aviation royale du Canada	LSMR	Landing Ship, Medium, Rocket (Navire de débarquement moyen armé de fusées)
CANAVHED	Quartier général de la Marine royale du Canada	LST	Landing Ship, Tank (Péniche de débarquement de chars)
CANAVLO	Officier de liaison de la Marine canadienne	MRC	Marine royale du Canada
CANCOMDESFE	Commandant des destroyers canadiens en Extrême-Orient	OTC	Officer in Tactical Command (Commandant des opérations tactiques)
CANCOMDESPAC	Commandant des destroyers canadiens dans le Pacifique	ONU	Organisation des Nations Unies
CANDESFE	Division des destroyers canadiens en Extrême-Orient	PAC	Patrouille aérienne de combat
CANDESPAC	Division des destroyers canadiens dans le Pacifique	PC	Chasseur de sous-marins
CANFLAGPAC	Commandant en chef de la côte du Pacifique	PPCLI	Princess Patricia's Canadian Light Infantry
CCF	Fédération du commonwealth coopératif	QG	Quartier général
CinC FES	Commandant en chef de la station d'Extrême Orient	R et R	Repos et récréation
CinC PAC	Commandant en chef dans le Pacifique	ROK	Republic of Korea (République de Corée)
COMNAFVE	Commandant en chef de la Marine en Extrême-Orient	ROKN	Republic of Korea Navy (Marine de la République de Corée)
DCA	Défense contre avions	SHORAN	Short range aid to navigation (Aide à la navigation locale)
FOAC	Commandant en chef de la côte de l'Atlantique	TSF	Télégraphie sans fil
FOPC	Commandant en chef de la côte du Pacifique	TF	Task Force (Force opérationnelle)
FO 2i /c FES	Commandant en second de la Base navale d'Extrême-Orient	URSS	Union des républiques socialistes soviétiques
H DWS	Appareil de radar	USS	Navire de la Marine américaine
		YMS	Dragueur de mines coréen



## APPENDICE J

### BIBLIOGRAPHIE

#### SOURCES IMPRIMÉES\*

- ABSHIRE, Lieutenant D., *Reflections on the Use and Misuse of Patrols in Korea* dans *Combat Forces Journal*, juillet 1954, pp. 20-22.
- ADAMIC, Lieutenant-commander (S) M.E., MRC, *Sioux's Korean Diary*, dans *The Supply Mercury*, juin 1951, pp. 17-21.
- AHERN, Capitaine N. J., *Killer Offensive*, dans *Combat Forces Journal*, novembre 1952, pp. 35-36. À propos de l'opération « Killer » dirigée par Ridgway.
- A. J. P. (Lieutenant (SB) A. J. Plosz, MRC), *The Chinnampo Affair*, dans *The Crowsnest*, février 1951, pp. 4-6.
- ANDERSON, Thomas, *Your Own Beloved Sons*, (Bantam Books). Roman sur la guerre de Corée.
- ANDERSON, W. E., *Banner over Pusan*, (Londres, 1960). Un livre intéressant écrit par un membre des groupes spéciaux d'opérations en Corée.
- ANGUS, H. F., *Canada and the Far East, 1940-1953*, (Toronto, 1953).
- ANONYME, *After the Cease Fire*, dans *Canadian Shipping and Marine Engineering News*, mars 1954. (Sera mentionné à l'avenir sous le nom de *Canadian Shipping*).
- A Night off Train Alley*, dans *The Crowsnest*, décembre 1953, p. 7. À propos «du sabotage des trains» en Corée.
- A Record Patrol*, dans *The Crowsnest*, mars 1951, p. 7. À propos de la première patrouille du *Cayuga* en Corée.
- British Commonwealth Naval Operations During the Korean War*, dans *Journal of the Royal United Services Institute*, numéro de mai 1951; (pp. 250-255); novembre 1951 (pp. 609-616); mai 1952 (pp. 241-248); février 1953 (pp. 106-115); mai 1953 (pp. 278-281); novembre 1953 (pp. 606-618); et février 1954 (pp. 102-112). (Ce Journal sera mentionné à l'avenir sous le nom de *J.R.U.S.I.*)
- Diary of the War in Korea*, dans *J.R.U.S.I.*, volumes xcv (1950) pp. 601-611; xcvi (1951) pp. 148-155, 298-304, 474-481, 629-636; xcvi (1952) pp. 99-104, 255-259, 430-436, 586-592; xcvi (1953) pp. 116-120, 282-286, 450-456, 609-614, et xcix 1954 pp. 113-117. Les articles susmentionnés sont écrits sous la forme de communiqués quotidiens sur les opérations en Corée.
- Iowa Class Battleships off Korea*, dans *United States Naval Institute Proceedings*, juillet 1952, pp. 785-589. Article spécial abondamment illustré. À l'avenir les *Proceedings* seront mentionnés sous le nom de *U.S.N.I.P.*)
- Korean Venture*, dans *Canadian Shipping*, mars 1953.
- Liberation of South Korea*, dans *U.S.N.I.P.*, janvier 1951. Un article illustré.
- Sioux Cornes Home*, dans *The Crowsnest*, Mars 1951, pp. 4-5.
- The War in Korea*, dans *J.R.U.S.I.*, xcv (1950), pp. 486-491. Il s'agit du premier article de la série qui fut continuée plus tard sous le nom de *Diary of the War in Korea*, dont il est fait mention plus haut.
- APPLEMAN, R. E., *South to the Naktong, North to the Yalu*, (Washington, Office of Chief of Mil. Hist., 1961). Excellent exposé des opérations en Corée jusqu'en novembre 1950.
- ARMSTRONG, Major W. B., *L'armistice de Corée*, dans *Journal de l'Armée canadienne*, octobre 1955, pp. 60-68.
- BADGER, Lieutenant-colonel T. J., *Infiltractics*, dans *Combat Forces Journal*, février 1951, pp. 16-19.
- BAILLE, H., *High Tension*, (New York, 1959.)
- BALMFORTH, Lieutenant E. E., *Getting Our ROK's Off*, dans *Combat Forces Journal*, février 1951, pp. 22-25. À propos de l'intégration des habitants de la République de Corée dans les Forces américaines.
- BARCLAY, Brigadier C. N., *The First Commonwealth Division: The Story of British Commonwealth Land Forces in Korea, 1950-1953*, (Aldershot, 1954).
- BARRER, Lieutenant E. L., USNR, *The Helicopter in Combat*, dans *U.S.N.I.P.*, novembre 1951, pp. 1207-1222. Un bon et court exposé avec illustrations, de l'utilisation des hélicoptères au cours des opérations en Corée.
- BARTH, Brigadier-général G. B., *The First Days in Korea*, dans *Combat Forces Journal*, mars 1952, pp. 21-24.
- BARTLETT, Norman, *With the Australians in Korea*, (Canberra, 1954).
- BEECH, Keyes, *Tokyo and Points East*, (New York, 1954). De la bonne documentation sur les premiers combats, sur la retraite des fusiliers marins vers Hungnam, et sur la façon dont les communistes traitaient les prisonniers.
- BELL, Lieutenant-colonel E. V. H., *The 4.2 Inch Mortar in Korea*, dans *Combat Forces Journal*, décembre 1952, pp. 27-29. Le bataillon (É.-U.) que commandait l'auteur a servi pendant un certain temps avec la 29<sup>e</sup> Brigade du Commonwealth.

\*Nous avons inclus les oeuvres publiées depuis le parachèvement du présent ouvrage en 1960.

- BELLENE, Major-général E. F., *Wonder Weapon*, dans *Combat Forces Journal*, novembre 1952, pp. 28-30. À propos de l'utilisation du napalm en Corée.
- BENTLEY (pseud.), *H.M.S. Belfast in Korea*, dans *The Naval Review*, novembre 1950, pp. 372-381.
- BERGER, C., *The Korea Knot: A Military Political History*, (Philadelphia, 1957). Recommandé.
- BERRY, Capitaine S. B., Jr., *Company Combat Team*, dans *Combat Forces Journal*, décembre 1951, pp. 13-16.
- BERTON, P., *Corporal Dunphy's War* dans *Maclean's*, LXIV, 1<sup>er</sup> juin 1951, compte rendu d'un journaliste sur les Forces canadiennes en Corée.
- BLAIR, Clay, Jr., *Beyond Courage*, (Ballantyne Books). Récits par des aviateurs américains dont l'avion a été abattu en Corée.
- BLUMENSON, Capitaine M., *MacArthur's Divided Command*, dans *Army*, novembre 1956, p. 38 et s. Un excellent article.
- BOATNER, Major M. M., *Countering Communist Artillery*, dans *Combat Forces Journal*, septembre 1953, pp. 24-25.
- BOLANDER, Professor L. H., *Books on Korea*, dans *U.S.N.I.P.*, septembre 1950, p. 1031 et s. Une bibliographie critique des livres d'avant-guerre sur la Corée.
- BOLT, Capitaine A. S., D.S.O., D.S.C., RN, *H.M.S. Theseus in the Korean War and Some Special Problems of Naval Aviation in the Theatre*, dans *J.R.U.S.I.*, novembre 1951, pp. 545-561.
- BOYD, Lieutenant R. C., et Westover, Capitaine J. G., *Truck Platoon — Withdrawal from Taejon*, dans *Combat Forces Journal*, septembre 1952, pp. 26-27. Compte rendu d'un épisode survenu lors des premiers combats, juillet 1950.
- BRADLEY, General Omar, *Substance of Statements made at Wake Island Conference on October 15, 1950*, (Washington, US Government Printing Office, 1951).
- BROADIE, Bernard, *A Guide to Naval Strategy*, (Princeton, U.P., 1958). Exposé sommaire, comprenant un chapitre sur la guerre de Corée.
- BRYAN, Major W. C., *Three Regimental Commanders in Korea*, dans *Combat Forces Journal*, septembre 1952, pp. 24-25.
- BUNDY, McG., *The Pattern of Responsibility*, (Boston, 1952). D'après les documents du Secrétaire d'État, M. Dean Acheson.
- CAGLE, Commander M. W., USN, et Manson, Commander F. A. USN, *The Sea War in Korea*, (Annapolis, Md., USNI, 1957). Bon compte rendu des opérations navales en Corée.
- CACLE, Commander M. W. USN, *Inchon - The Analysis of a Gamble*, dans *U.S.N.I.P.*, janvier 1954, pp. 47-51. Recommandé.
- CAGLE, Commander M. W., USN, *Errors of the Korean War*, dans *U.S.N.I.P.*, mars 1958, pp. 31-35. Recommandé.
- CAGLE, Commander M. W. et Manson, Commander F. A., *Wonsan: The Battle of the Mines*, dans *U.S.N.I.P.*, juin 1957, pp. 598-611.
- CAGLE, Commander M. W. et Manson, Commander F. A., *Post Interdiction Carrier Operations in Korea*, dans *U.S.N.I.P.*, juillet 1957, pp. 699-712.
- CALDWELL, J. C., et Frost, L., *The Korea Story*. (New York, 1953).
- CALVOCORESSI, P., Harden, S., et Toynbee, A. J., *Survey of International Affairs, 1949-1951*, (Oxford, 1953).
- CANADA, Armée canadienne, Section historique, État-major général, *L'Armée canadienne en Corée*, dans *Journal de l'Armée canadienne*, numéros de janvier 1955; avril 1955; juillet 1955; octobre 1955; et janvier 1956. (Réédité sous forme de brochure et sous le même titre par l'Imprimeur de la Reine, Ottawa, 1956.)
- CANADA, Ministère des Affaires Extérieures, *Documents sur la crise coréenne*, (Ottawa, 1951). *L'apport militaire du Canada en Corée*, (Ottawa, 1953). *Le Canada et les Nations Unies*. Voir les brochures pour les années 1950-51; 1951-52; 1952-53; 1953-54; et 1954-55. (Ottawa, 1951-56.)
- CARLYLE, Margaret, *Documents on International Affairs, 1949-1950*, (Londres, 1953).
- CARMEN, J. (pseud.), *Korea-Third Phase*, dans *Combat Forces Journal*, décembre 1952, pp. 24-26.
- CASSELS, Lieutenant-général Sir A. J. H., *The Commonwealth Division in Korea*, dans *J.R.U.S.I.*, août 1953, pp. 362-372. L'auteur commandait la Division du Commonwealth jusqu'en 1952.
- CHAMBERLIN, W., et al., *A Chronology of the United Nations, 1941-1958*, (New York, 1959).
- CHESTERTON, A. K., *The War in Korea — Possible Effects on Future Soviet Action*, dans *J.R.U.S.I.*, novembre 1950, pp. 612-615. *Korea-China's Military Problem*, dans *J.R.U.S.L.*, février 1951, pp. 144-145. *General MacArthur and the Far East*, dans *J.R.U.S.I.*, mai 1952, pp. 306-307.
- CLARK, Général Mark W., *From the Danube to the Yalu*, (New York, 1954).
- COAD, Major-général B. A., *The Land Campaign in Korea*, dans *J.R.U.S.I.*, février 1952, pp. 1-14.
- COCKLIN, Lieutenant-colonel R. F., *Artillery in Korea*, dans *Combat Forces Journal*, août 1951, pp. 22-27.
- COSSETTE, Commander (S), Peter, MRC, *Sasebo, Japan*, dans *The Supply Mercury*, décembre 1952, pp. 2-9.
- COURTENAY, William, *The Campaign in Korea*, dans *The Army Quarterly*, juillet 1951, pp. 179-190.
- CRANE, B. S., *Canada and the United Nations (Palestine and Korea)*, thèse de maîtrise inédite, Université Columbia, 1952.
- CRAVEN, Lieutenant V. E., *Operation Touchdown won Heurtbreak Ridge*, dans *Combat Forces Journal*, décembre 1953, pp. 24-29»
- C. T. (Lieutenant-commander (SB) C. C. T. McNair, MRC), *Yellow Sea Duty*, dans *The Crownsnest*, juin 1951, pp. 6-7.
- CUTFORTH, René, *Korean Reporter*, (Londres, 1952).
- DALY, R. W., *Did We Lose the Korean War?*, dans *U.S.N.I.P.*, juin 1961, pp. 33-37.
- DAVIS, Capitaine W. J., USMC, *The Bloody Breakout*, dans *U.S.N.I.P.*, juillet 1953, pp. 737-739. Exposé journalistique de la percée vers Hungnam.
- DEAN, Major-général W. F. et Worden, W. L., *General Dean's Story*, (Toronto, 1954).
- DEANE, Phillip, *I was a Captive in Korea*, (New York, 1953). Un correspondant de guerre fait le récit de ses expériences.
- DEREUS, Lieutenant-colonel C. C., *The Perimeter Pays Off*, dans *Combat Forces Journal*, décembre 1952, pp. 31-34.
- DILLE, J., *Substitute for Victory*, (Toronto, 1954).
- DOLAN, Major M. J., *What's Right and Wrong With Close Air Support*, dans *Combat Forces Journal*, juillet 1951, pp. 24-30. *Mosquito and Horsefly*, dans *Combat Forces Journal*,

- février 1952, pp. 35-37. À propos des avions légers de liaison en Corée.
- DOLCASTER, Capitaine M. W., *3<sup>rd</sup> Infantry Division in Korea*, Tokyo, 1953).
- DORNBUSCH, C. E., *Post-War Books and Unit Histories of the Navy, Marine Corps, and Construction Battalions*, (Office of Naval History, septembre 1953). Une brochure qui contient de nombreux titres d'ouvrages publiés à titre personnel, sur l'histoire de navires de guerre, de croiseurs et autres.
- DRUMMOND, Lieutenant (S) J. E., MRC, *A Supply Officer's Report*, dans *The Supply Mercury*, mars 1952, pp. 10-22.
- DUNCAN, D. D., *This is War! A Photo-narrative in Three Parts*, (New York, 1952). Photographies prises en Corée par un photographe de *Life*.
- EDWARDS, Lieutenant-colonel H. W., USMC, *A Naval Lesson of the Korean Conflict*, dans U.S.N.I.P., décembre 1954, pp. 1337-1340. Les mines et la guerre.
- EDWARDS, Lieutenant-colonel S. P., USA, *Katusa - An Experiment in Korea*, dans U.S.N.I.P., janvier 1958, pp. 31-37. De l'intégration des troupes coréennes à celles de l'ONU.
- ENSSLEN, Capitaine R. F., Jr., *Numbuh One Shoot*, dans *Army*, août 1957, pp. 30-35. Les soldats éthiopiens et les forces de l'ONU en Corée.
- ÉTATS-UNIS, Armée, *Operations in Korea*, (Académie militaire des États-Unis, Département de l'art et du génie militaires, West Point, 1953).
- ÉTATS-UNIS, Armée, *Korea-1950*, (Washington, Office of the Chief of Military History, 1952). Cet ouvrage est composé en majeure partie d'illustrations.
- ÉTATS-UNIS, Secrétariat de la Défense, *A Pocket Guide to Korea*, (Washington, 1956).
- ÉTATS-UNIS, Secrétariat d'État, *United States Policy in the Korean Crisis*, (Washington, 1950).
- ÉTATS-UNIS, Gouvernement fédéral, *Background Information on Korea*, Rapport n° 2495 du Comité des affaires étrangères, Chambre des Représentants, 11 juillet 1950.
- ÉTATS-UNIS, Gouvernement fédéral, *Record of the Actions Taken by the J.C.S. Relative to United Nations Operation in Korea*, Rapport n 43 du Comité interarmes d'enquête sur la stratégie aux Chefs interarmes d'état-major.
- EVANOSKI, Enseigne de vaisseau S. J., USN, *1951-52 Oriental Journey, U.S.S. Badoeng Strait, CVE 116*, (San Diego, 1952).
- FARRAR-HOCKLEY, Capitaine A., *The Edge of the Sword*, (Toronto, 1954), Les forces britanniques en Corée.
- FEHRENRACK, T. R., *This Kind of War: A Study in Unpreparedness*, (New York, 1963). La guerre de Corée racontée par ceux qui l'ont vécue.
- FIELD, J. A., Jr., *History of United States Naval Operations, Korea*, (Washington, Government Printing Office, 1962). À lire.
- F. L. P. R. (Lieutenant F. L. P. Ross, MRC), *Scratch One Train*, dans *The Crowsnest*, janvier 1953, p. 5.
- Ace of the Train Busters*, dans *The Crowsnest*, juillet 1953, p. 5. L'histoire du HMCS *Crusader*.
- FLYNN, Capitaine J. R., *Combat Tips from Korea*, dans *Combat Forces Journal*, février 1951, pp. 14-16.
- FOGARTY, John (ed.), *BATAAN, Second Far East Cruise, 1952*, (San Diego, 1952)
- FORD, Colonel W. W., *Direct Support Aviation*, dans *Combat Forces Journal*, mars 1951, pp. 13-14.
- FORREST, William, *Stigma for Valor*, (Fawcett Books). Récit romancé des prisonniers de guerre de Corée.
- FRALISH, Major J. C., *Roadblock*, dans *Combat Forces Journal*, janvier 1953, pp. 33-37. La guerre au cours de la première offensive chinoise des mois de novembre et décembre 1950.
- FRANK, Pat, *Hold Bock the Night*, (Philadelphie, 1952). Un roman sur le retrait des fusiliers marins de la zone du Réservoir.
- FRANKEL, Ernest, *Band of Brothers*, (New York, 1958). Le retrait des fusiliers marins de Hungnam.
- FUTRELL, R. F., et al., *The United States Air Force in Korea, 1950-1953*, (New York, 1961).
- GARLAND, Colonel P. W., Jr., *Colonel in Korea*, dans *Combat Forces Journal*, août 1951, pp. 15-16.
- GARN, Capitaine P. R., *75 mm. Recoiless Rifles in Korea*, dans *Combat Forces Journal*, avril 1952, pp. 32-33.
- GEER, A. C., *The New Breed: The Story of the U.S. Marines in Korea*, (New York, 1952). À lire
- G. H. S., *The Korean War*, dans *The Naval Review*, février 1951, pp. 26-32.
- Naval Operations in Korea*, dans *The Naval Review*, novembre 1950, pp. 382-386.
- GLASGOW, Capitaine W. M., Jr., *Korean Ku Klux Klan*, dans *Combat Forces Journal*, février 1952, pp. 18-24. Notes personnelles sur les premiers combats des mois d'août et de septembre 1950.
- GOODRICH, L. M., *Korea: A Study of US Policy in the United Nations*, (New York, 1956).
- GUGELER, Capitaine R. A., *Combat Actions in Korea: Infantry, Artillery and Armor*, (Washington, 1954). Des parties de ce livre ont déjà été publiées sous forme d'articles dans le *Combat Forces Journal*. À lire.
- GUNTHER, John, *The Riddle of MacArthur, Japan, Korea and the Far East*, (New York, 1951).
- HANRAHAN, G. Z., *The Chinese Red Army and Guerilla Warfare*, dans *Combat Forces Journal*, février 1951, pp. 11-13.
- HANSON, K. K., *Heroes Behind Barbed Wire*, (New York, 1957) L'histoire des prisonniers nord-coréens et chinois qui ont refusé le rapatriement.
- HARRISON, W. E. C., *Canada in World Affairs, 1949 to 1950*, (Toronto, 1957).
- HARRITY, Lieutenant R. D., *A Forward Observer Reports from Korea*, dans *Combat Forces Journal*, avril 1951, pp. 28-29.
- HAYES, Contre-amiral John D., USN, Condensé du livre *The Sea War in Korea*, dans U.S.N.I.P., juin 1958, pp. 107-108.
- HAYLOR, Lieutenant W. B., USN, *Hail, Hail, the Gangs All There*, dans U.S.N.I.P., juillet 1953, pp. 749-751. Un court article sur les forces navales de l'ONU en Corée.
- HENDERSON, Lieutenant L. P., Jr., *Company L's Four Days*, dans *Combat Forces Journal*, septembre 1951, pp. 13-19. *My ROK's Were Good*, dans *Combat Forces Journal*, décembre 1952, pp. 35-37.
- HEREN, Louis, *The Korean Scene*, dans *Brassey's Annual*, 1951, pp. 97-111.
- HIGGINS, Marguerite, *War in Korea*, (New York, 1951). Un témoignage intéressant sur les premiers mois de la campagne de Corée.
- HIGGINS, Trumbull, *Korea and the Fall of MacArthur*, (Oxford U.P., 1961). Un excellent ouvrage qu'il faut lire.
- HILL, Capitaine A. S., USN, *The Flight of the Filliloo Bird*, dans

- U.S.N.I.P.*, janvier 1953, pp. 45-49. Des souvenirs personnels sur les bombardements effectués en Corée.
- HITTLE, Lieutenant-colonel J. D., USMC, *Korea-Back to the Facts of Life*, dans *U.S.N.I.P.*, décembre 1950, pp. 1289-1297. Un excellent ouvrage.
- Background of Chinese Action*, dans *U.S.N.I.P.*, août 1952, pp. 821-831.
- HOLLANDS, D. J., *Able Company*, (Signet Books). Les forces britanniques en Corée. Récits d'imagination.
- HOLLES, R. O., *Now Thrive the Armourers*, (Londres, 1952). Les forces britanniques en Corée.
- HOLLIDAY, Kate, *Troopship*, (New York, 1952). Un transport de troupes navigue vers la Corée.
- HOLLY, Lieutenant-commander D. C., USN, *The ROK Navy*, dans *U.S.N.I.P.*, novembre 1952, pp. 1219-1225.
- HOLMES, Lieutenant-colonel R. H., *The Need for Body Armor*, dans *Combat Forces Journal*, septembre 1952, pp. 19-23. L'armure et son emploi durant la guerre de Corée.
- HOSPELHORN, Capitaine C. W., *Aerial Supply in Korea*, dans *Combat Forces Journal*, mai 1951, pp. 28-30.
- HSU KAI-YU, *Behind Red China's Human Sea Tactics*, dans *Combat Forces Journal*, juin 1952, pp. 14-18.
- HUGHES, Lieutenant D. R., *School Problem in Surprise and Marching Fire*, dans *Combat Forces Journal*, septembre 1952, pp. 14-18. Souvenirs sur les attaques lancées contre la cote 878 en avril 1951.
- HUNT, Frazier, *The Untold Story of General MacArthur*, (New York, 1954). Immodéré et sujet à caution.
- HUNTER, Edward, *Brainwashing*, (Pyramid Books). Les prisonniers de guerre en Corée. *Our POW's are Not Traitors*, dans *Combat Forces Journal*, octobre 1953, pp. 36-37.
- HUNTINGTON, S., *The Soldier and the State*, (Cambridge, 1957).
- JENKINS, Lieutenant (SB) R. A. V., MRC, *The Navy in Korea*, dans *Canadian Shipping*, mars 1952.
- J. L. W. (Lieutenant J. L. Wightman, MRC), *HMCS IROQUOIS—The Aftermath*, dans *The Crownsnest*, décembre 1952, pp. 8-9. *Mission of Mercy*, dans *The Crownsnest*, avril 1953, pp. 8-9.
- JONES, Charles et Eugene, *The Face of War*, (New York, 1952). Les photographes et la guerre de Corée.
- JOY, ADMIRAL C. T., USN, *How Communists Negotiate*, (New York, 1955). Témoignage sur les pourparlers en vue de l'armistice en Corée.
- KAHN, E. J., *The Peculiar War-A Reporter in Korea*, (New York, 1951).
- United Nations Army*, dans *Combat Forces Journal*, août 1951, pp. 12-14.
- KARIG, Capitaine W., USNR; Cagle, Commander M. W., USN, et Manson, Lieutenant-commander F. A., USN, *Battle Report VI: The War in Korea*, (New York, 1952).
- KEIRSTEAD, B. S., *Canada in World Affairs*, September 1951 to October 1953, (Toronto, 1956).
- KINCAID, E., *In Every War But One*, (New York, 1959).
- KING, O. H. P., *Tail of the Paper Tiger*, (Caldwell, Idaho, 1961). Les aventures d'un journaliste en Corée.
- KINNEY, Commander S., USN, *All Quiet at Wonsan*, dans *U.S.N.I.P.*, août 1954, pp. 859-867. Une courte description des 861 jours de siège, à Wonsan.
- KINTNER, Lieutenant-colonel W. R., *Making an Armistice Work*, dans *Combat Forces Journal*, janvier 1954, pp. 14-17.
- Pork Chop: Battle for a Korean Outpost*, dans *Combat Forces Journal*, mars 1955, pp. 40-45.
- KLEINMAN, Major F., *We're Getting Tougher*, dans *Combat Forces Journal*, octobre 1950, pp. 12-13.
- KLEINMAN, Master Sergeant F. K., *The Tactician of Danger Forward*, dans *Army*, novembre 1958, pp. 26-27. Des anecdotes au sujet du général John H. Church.
- KOCH, Capitaine H. G., *Tanks and Infantry at Night*, dans *Combat Forces Journal*, décembre 1953, pp. 35-37.
- KOREA, voir Anonyme.
- KOREAN Pacific Press, *Korean Reports*. Une série de rapports publiés par Washington sur la guerre de Corée: plusieurs volumes de propagande.
- KUBLIN, Doctor H., *The ROK Navy*, dans *U.S.N.I.P.*, octobre 1953, pp. 1134-1135. Petit dictionnaire coréen-anglais.
- KYLE, Lieutenant J. et Smith, Corporal R., *On the Hill*, dans *Combat Forces Journal*, janvier 1954, pp. 18-21.
- LASLY, Walt, *Turn the Tigers Loose*, (Ballantyne Books). Un roman plutôt faible sur les vols d'espionnage nocturnes des aviateurs américains en Corée.
- LATOURETTE, K. S., *The American Record in the Far East, 1945-1951*, (New York, 1952).
- LAVOIE, Lieutenant-colonel L. F., *Make Mine SP*, dans *Combat Forces Journal*, février 1952, pp. 33-34.
- LECKIE, R., *The March to Glory*, (Cleveland, 1960). Les fusiliers marins se retirent du réservoir de Chosin.
- LECKIE, R., *Conflict: The History of the Korean War, 1950-1953*, (New York, 1962).
- LEE, C. et Henschel, R., *Douglas MacArthur*, (New York, 1952).
- LEPKE, Capitaine R. P. et Westover, Capitaine J. G., *Three River Crossings*, dans *Combat Forces Journal*, août 1952, pp. 33-35. La traversée du Nakdong, en septembre 1950.
- LINKLATER, Eric, *A Year of Space*, (Londres, 1953). Le récit autobiographique de sa visite aux forces britanniques en Corée.
- Our Men in Korea*, (Londres, HMSO, 1952). Vulgarisation de l'histoire des forces britanniques et de celles du Commonwealth en Corée.
- LONG, Commander T. A., USN, *Korea*, dans *The Supply Mercury*, décembre 1951, pp. 16-19.
- LONG, Capitaine W. F., Jr., et Turner, Capitaine W. M., *Challenge Accepted*, dans *Combat Forces Journal*, janvier 1952, pp. 12-16.
- LOTT, Lieutenant-commander A. S., USN, *Most Dangerous Sea*, (Annapolis, Md., USNI, 1959). La guerre des mines en Corée.
- LUCAS, J., *Our Fighting Heart*, (New York, 1951).
- LYNCH, Lieutenant-colonel J. H., *Task Force Penetration*, dans *Combat Forces Journal*, janvier 1951, pp. 10-16. Les exploits de la force opérationnelle Lynch en Corée, en septembre 1950.
- MACDONNELL, J. E., *Wings Off the Sea*, (Melbourne, 1953). Roman écrit par un écrivain australien sur les opérations de guerre d'un porte-avions dans les eaux coréennes.
- MALCOLM, Lieutenant-colonel G. I., *The Argylls in Korea*, (Londres, 1952).
- MARINE ROYALE NÉERLANDAISE, Section historique, État-major de la Marine, *On the Way from Tread*, dans *U.S.N.I.P.*, septembre 1952, pp. 969-971. Un article sur la collaboration entre la Marine royale néerlandaise et la Marine des États-Unis au cours des opérations de guerre en Corée.
- MARSHALL, Brigadier-général S. L. A., *The River and the Gauntlet*, (New York, 1953). Une description critique

- mais fidèle de la défaite que les Chinois ont infligée à la Huitième Armée au cours de leur première offensive en automne 1950.
- Pork Chop Hill: The American Fighting Man in Action, Korea, Spring, 1953*, (New York, 1956).
- MARSHALL, Colonel S. L. A., *This is the War in Korea*, dans *Combat Forces Journal*, juin 1951, pp. 15-21. Un article remarquable, de belles images. À l'origine, cet article a fait partie d'une série d'articles publiés dans le *Detroit News*.
- Bayonet Charge*, dans *Combat Forces Journal*, juin 1951, pp. 22-32. Description de la bataille dont l'enjeu était la cote 180, février 1951.
- Death of a Hero*, dans *Combat Forces Journal*, novembre 1951, pp. 14-22.
- They Fought to Save Their Guns*, dans *Combat Forces Journal*, mai 1953, pp. 10-18. L'auteur décrit une unité d'artillerie face à la première offensive chinoise en automne 1950.
- MARTIN, Lieutenant-général H. G., C.B., D.S.O., O.B.E., *Korea: Some Tactical Lessons*, dans *Brassey's Annual*, 1951, pp. 233-249. Entre autres choses, cet article contient de précieuses leçons de stratégie et des prévisions d'une remarquable justesse sur l'issue des pourparlers au sujet d'un cessez-le-feu.
- MARTIN, H. H. (ed.) *Soldier: The Memoirs of Matthew B. Ridgway*, (New York, 1956). Livre d'une grande utilité.
- MAULDIN, W. H., *Bill Mauldin in Korea*, (New York, 1952). Texte et caricatures.
- MCCALLAM, Capitaine W., fils., *The Evacuation of Hungnam*, dans *Combat Forces Journal*, août 1951, pp. 32-35.
- MCCUNE, G. M., et Grey, A. L., *Korea Today*, (Cambridge, 1950).
- MCFALLS, Lieutenant-colonel C., fils., *Armor in Korea*, dans *Combat Forces Journal*, juin 1952, pp. 27-29.
- MCMAHON, Capitaine R. A., *The Day We Took 312*, dans *Combat Forces Journal*, juillet 1955, pp. 46-49.
- MCMULLEN, Major R. A., USMC, et Canzona, Capitaine N.A., *USMC, Wolmi-do: Turning the Key*, dans *U.S.N.I.P.*, mars 1956, pp. 291-297.
- MEADE, E. G., *American Military Government in Korea*, (Londres, 1951). Documentation d'avant-guerre.
- MICHENER, James A., *The Bridges of Toko-Ri*, (New York, 1953). Roman.
- MILLER, J. Carroll, O. J.; et Tackley, Margaret, *Korea, 1951-1953*, (Office of the Military Historian, Washington, 1956). Ouvrage abondamment illustré.
- MILLER, Lieutenant-commander Max, USNR, *I'm Sure We've Met Before*, (New York, 1951). Récits populaires sur les opérations en Corée.
- MILLER, Lieutenant-colonel W. L., fils., *The Use of Flame in Korea*, dans *Combat Forces Journal*, mars 1954, pp. 37-39.
- MILLIS, W. et al., *Arms and the State*, (New York, 1958).
- MoNTROSS, Lynn, et Canzona, Capitaine N. A., USMC, *U.S. Marine Operations in Korea*, 4 volumes, (Washington, 1954-1962). Le premier volume traite du périmètre de Pusan, le deuxième de la campagne d'Inch'on-Séoul, le troisième des opérations du Réservoir de Chosin, et le quatrième du front centre-est.
- Fleet Marine Force, Korea*, Les parties I et II ont été publiées dans *U.S.N.I.P.*, août 1953, pp. 829-841, et septembre 1953, pp. 995-1005.
- Calvary of the Sky*, (New York, 1954). Un ouvrage sur l'utilité des hélicoptères durant la guerre, y compris les opérations en Corée.
- MULVEY, T. J., *These Are Your Sons*, (New York, 1952). Une série d'articles sur certains soldats qui ont pris part aux combats en Corée.
- MURRAY, Colonel J. C., USMC, *The Korean Truce Talks: First Phase*, dans *U.S.N.I.P.*, septembre 1953, pp. 981-989. L'auteur était un officier supérieur d'état-major, et il a fait partie de la Commission d'armistice de l'ONU.
- NATIONS UNIES, *Annuaire des Nations Unies*, 1950, 1951, 1952, et 1953.
- OBSERVER (pseud.), *The Commonwealth Navies in the Korean War*, dans *The Naval Review*, novembre 1951, pp. 421-427.
- ODGERS, George, *Across the Parallel*, (Toronto, 1953). Cet ouvrage traite surtout de l'activité de l'aviation militaire australienne en Corée.
- OLIVER, R. T., *The Truth About Korea*, (Londres, 1951). Propagande publicitaire en faveur de Syngman Rhee.
- Verdict in Korea*, (New York, 1952). Voir le commentaire mentionné plus haut.
- Why War Came in Korea*, (New York, 1950). Voir le commentaire mentionné plus haut.
- OWEN, Lieutenant-colonel R. W., *AA Makes the Team*, dans *Combat Forces Journal*, mai 1953, pp. 27-29. Un article qui traite de l'emploi de l'artillerie antiaérienne et de son rôle de soutien des forces terrestres de Corée.
- OWENS, Major E. G., et Veaudry, Capitaine W. F., *Control of Tactical Air Power in Korea*, dans *Combat Forces Journal*, avril 1951, pp. 19-21.
- PATE, Sergent L. C., *Reactionary*, (New York, 1956). L'histoire d'un sergent de l'Armée américaine fait prisonnier en Corée.
- Survival Lies in Training*, dans *Army* (anciennement le *US Army Combat Forces Journal*) avril 1956, p. 20 et s. Cet article traite principalement des prisonniers de guerre en Corée.
- P. C. B., (Lieutenant-commander P. C. Benson, MRC), *Romping with Ruth*, dans *The Crowsnest*, janvier 1952, pp. 25-26.
- Last Patrol*, dans *The Crowsnest*, avril 1952, pp. 4-6.
- PERRY, Maître K. A., MRC, *Logistics in the Far East*, dans *The Supply Mercury*, juin 1951, p. 8 ff.
- PICK, Lieutenant L. A., fils., *Forward Observer in Korea*, dans *Combat Forces Journal*, décembre 1951, pp. 31-32.
- PIERCEFIELD, Lieutenant F., *Combat Outpost in Korea*, dans *Combat Forces Journal*, mai 1952, pp. 12-16.
- P. L. S. McC., (Lieutenant P. L. S. McCulloch, MRC), *Cock O' the Fleet*, dans *The Crowsnest*, juin 1951, pp. 14-15.
- No Place Like Home*, dans *The Crowsnest*, juillet 1951, pp. 6-7.
- Return to Tok,—Chok-To*, dans *The Crowsnest*, septembre 1951, pp. 4-5.
- ATHABASKAN'S Record*, dans *The Crowsnest*, septembre 1952, pp. 4-5.
- PLOSZ, Lieutenant (SB) A. J., MRC, *The Navy's Unorthodox War*, dans *Public Affairs*, XIII, (été, 1951), pp. 25-32.
- POATS, R. M., *Decision in Korea*, (New York, 1954). Un bon compte rendu assez circonstancié.
- POLITELLA, D., *Operation Grasshopper: The Story of Army Aviation in Korea from Aggression to Armistice*, (Tyler, Texas, 1958).
- POLYZOIDES, A. T., *Korea-A lesson and a Portent*, dans *World Affairs Interpreter*, XXI, (été, 1950), pp. 191-205.

- POTTER, E. B. et Fredland, J. R., *The United States and World Sea Power*, (Englewood, N. J., 1960).
- PRESTON, Lieutenant R. T., RCASC, *Le combustible pour lance flammes-Son emploi en Corée*, dans *Journal de l'Armée canadienne*, juillet 1955, pp. 151-156.
- PRINSEP, Colonel E. S. M., *North of the 38th Parallel*, dans *The Army Quarterly*, janvier 1951, pp. 182-194. Rémiscences sur la Corée d'avant la seconde guerre mondiale.
- PRUGH, Major G. S., Fils, *Justice for ail Recap-K's*, dans *The Army Combat Forces Journal*, novembre 1955, pp. 15-26. Un exposé sur le traitement des prisonniers de guerre américains rapatriés.
- RAGLE, Lieutenant G. L., *Dragonflies over Korea*, dans *Combat Forces Journal*, novembre 1950, pp. 32-33. Un article sur l'utilité des avions légers de liaison en Corée.
- RALPH, Sergent F. W. E., *Private Kim Mans the OP*, dans *Combat Forces Journal*, février 1952, p. 25 et s.
- R. E. D., (Canonier commissionné (Tas) R. E. Dorken, MRC), *The Buoy Busters*, dans *The Crownsnest*, mars 1953, pp. 7-8.
- REINHARDT, Lieutenant-colonel G. C., *Frame-Up, Communist Style*, dans *Combat Forces Journal*, octobre 1953, pp. 35-36. Un mémoire des prisonniers de guerre tombés entre les mains des communistes. *Put Tac Air in Navy Blue*, dans *Combat Forces Journal*, septembre 1954, pp. 21-25. Plus de détails au sujet de la controverse sur l'appui immédiat.
- RIDGWAY, General Matthew B., *Soldier: The Memoirs of Matthew B. Ridgway*, (H. H. Martin, ed.), (New York, 1956). Un livre très utile.
- RILEY, J. W. et Schramm, W., *The Reds Take a City*, (Rutgers U.P., 1952). Un témoin oculaire relate les péripéties de la prise de Séoul par les communistes.
- ROCHESTER, Lieutenant-colonel D. H., du Génie royal canadien, *The Sappers' Task in Korea*, dans *Canadian Army Journal*, juillet 1952, pp. 69-76.
- ROTHNEY, G. O., *Quebec and Korea*, dans *Canadian Forum*, XXXI, (juin 1951), pp. 55-57.
- ROUGERON, Camille, *Some Lessons of the War in Korea*, dans *U.S.N.I.P.*, juin 1953, pp. 635-643.
- ROVERE, R. H. et Schlesinger, A. M., *The General and the President and the Future of American Foreign Policy*, (New York, 1952). Un correctif précieux aux nombreux ouvrages qui ont été écrits par d'anciens officiers de l'état-major et autres défenseurs du général MacArthur.
- RoxBOROUGH, Major J. S., *Canadian Armour in Korea, 1952-1953*, dans *Canadian Army Journal*, janvier 1954, pp. 102-105.
- ROYAUME-UNI, Great Britain Foreign Office, *Summary of Events Relating to Korea, 1950*, (Londres, HMSO, 1950).
- Russ, Martin, *The Last Parallel: A Marine's War Journal*, (New York, 1957). (Cet ouvrage a aussi été réédité sous forme de livre de poche par les Signet Books).
- SALTER, J., *The Huniers*, (Bantam Books). Ce volume raconte la vie des combattants de l'aviation des É.-U. en Corée.
- SCHRATZ, Capitaine P. R., USN, *After Communism, What?*, dans *U.S.N.I.P.*, juillet 1960, pp. 38-47.
- SCHNABFL, Lieutenant-colonel J. F., *The Inchon Landing, Perilous Gamble or Exemplary Boldness*, dans *Army*, mai 1959.
- SCOTT-MONCRIEFF, Contre-amiral A. K., D.S.O. avec agrafe, *Naval Operations in Korean Waters*, dans *J.R.U.S.I.*, vol. XCVIII, (mai 1953).
- SIMMS, R., *Too Much*, (New York, 1956). Caricatures sur la vie militaire en Corée.
- SKOMRA, F. P., *Behind the Bamboo Curtain*, (New York, 1957). Roman qui traite de la Corée pendant le conflit.
- SKORDILES, K., *Kagnew: The Story of the Ethiopian Fighters in Korea*, (Tokyo, 1954).
- SLAUGHTER, F. G., *Sword and Scalpel*, (Jarrolds, Londres, 1957).
- SMALL, Capitaine B. B., *Night Raid on Hill 528*, dans *Combat Forces Journal*, août 1953, pp. 42-44.
- SMITH, Contre-amiral A. E., USN, Recension faite par le capitaine Karig et des collaborateurs, *The War in Korea*, dans *U.S.N.I.P.*, septembre 1952, pp. 1029-1031. L'auteur de ce livre était le commandant en chef de la force opérationnelle 95.
- SOWARD, F. H., *The Korean Crisis and the Commonwealth*, dans *Pacific Affairs*, XXIV (2), (juin 1951), pp. 115-130.
- SOWARD, F. H. et McInnis, E., *Canada and the United Nations*, (New York, 1956).
- SPAIGHT, J. M., *Korea and the Atom Bomb*, dans *J.R.U.S.I.*, novembre 1950, pp. 566-570.
- Napalm*, dans *J.R.U.S.I.*, février 1953, pp. 82-85.
- Crimea and Korea*, dans *U.S.N.I.P.*, juillet 1953, pp. 753-757.
- SPANIER, J. W., *The Truman-MacArthur Controversy and the Korean War*, (Harvard, 1959).
- STEVENS, G. R., *Princess Patricia's Canadian Light Infantry, 1919-1957*, (Montréal, 1958). Le volume 3 traite de la guerre de Corée.
- STEWART, Colonel J. J., *Airpower, The Decisive Force in Korea*, (Princeton, 1957). L'auteur, malheureusement, entreprenait l'impossible. Le livre se compose d'une série d'essais d'inégale valeur.
- STONE, J. F., *The Hidden History of the Korean War*, (New York, 1952). Tentative intéressante et ingénieuse pour prouver que l'Ouest a toujours eu tort et que les communistes avaient toujours raison.
- STRATTON, Lieutenant-commander S. S., USN, *Balance Sheet on Korea*, dans *U.S.N.I.P.*, avril 1954, pp. 367-373.
- Korea: Acid Test of Containment*, dans *U.S.N.I.P.*, mars 1952, pp. 237-249.
- STUART, G. H., *American Crisis Diplomacy: The Quest for Collective Security, 1918-1952*, (Stanford, 1952).
- TARPAULIN, (pseud.), *His Majesty's Ship LADYBIRD*, dans *The Naval Review*, 1952, pp. 67-69. Ce bref récit fait connaître l'histoire du navire qui a servi de quartier général du FO 2 i/c à Sasebo.
- TAYLOR, G. D., *Korea: A Geographical Appreciation*, (Canada, Ministère des Mines et des Relevés techniques, 1951).
- THOMAS, A. N., *I Defy*, (Londres, 1954). L'histoire d'un pilote britannique du *HMS GLORY* qui fut prisonnier de guerre en Corée.
- THOMAS, Major R. C. W., *The War in Korea, 1950-53*, (Aldershot, 1954).
- Background to Korea*, dans *J.R.U.S.I.*, février 1951, pp. 102-105.
- The Chinese Communist Forces in Korea*, dans *The Army Quarterly*, octobre 1952, pp. 35-41.
- Modern Body Armour*, dans *The Army Quarterly*, juillet 1953, pp. 228-231. Notes sur l'usage de l'armure en Corée.
- First Commonwealth Division in Korea*, dans *The Army*

- Quarterly*, avril 1952, pp. 37-47.  
*Some Impressions of Life in the Commonwealth Division in Korea*, dans *The Army Quarterly*, octobre 1953, pp. 33-41.
- TIMMONS, B. N., *MacArthur's Greatest Battle*, dans *Colliers Magazine*, décembre 1950. Article élogieux, qui traite des débarquements à Inchon.
- TRIMBLE, Major H. A., RCASC, et Hessian, Major E. G., *RCASC, L'opération "Skyway"; le ravitaillement d'une Division par hélicoptère*, dans *Journal de l'Armée canadienne*, avril 1954, pp. 132-139.
- TRUMAN, Harry S., *Years of Trial and Hope*, (New York, 1956). Le deuxième volume des mémoires de l'ancien président des États-Unis.
- VAN DER WATER, Marjorie, *The Human Price of Combat*, dans *Combat Forces Journal*, mars 1954, pp. 24-25. Court mais intéressant article sur la recherche médicale en Corée.
- VATCHER, W. H., *Panmunjom — The Story of the Korean Military Armistice Negotiations*, (Londres, 1958). Le professeur Vatcher faisait partie du personnel de négociation des Nations Unies.
- VINACKE, H. M., *The United States in the Far East, 1949-1951*, (Toronto, 1952).
- VOORHEES, Colonel H. B., *Korean Tales*, (New York, 1952).
- WARNER, Denis, *Out of the Gun*, (Londres, 1956). Exposé d'un témoin oculaire sur des épisodes de la seconde guerre mondiale, en Corée et en Indochine.
- WATTS, Lieutenant-colonel J. C., *Surgeon at War*, (Londres, 1954). Contient un chapitre traitant de l'expérience acquise en Corée.
- WEBEL, Major J. B., *Scratch two T-34's*, dans *Combat Forces Journal*, septembre 1952, pp. 32-34. Exposé des premiers combats en septembre 1950.
- WELCH, Colonel G. P., *Encounter at Aktong-Ni*, dans *Army*, mars 1958, pp. 35-39. Récit des premiers combats en septembre 1950.
- WERNER, Professeur H. O., *Paperbacks on Modern Warfare* dans *U.S.N.I.P.*, Août 1959, pp. 110-116. Bibliographie critique des livres de poche (y compris la littérature d'imagination) qui traitent des forces armées, de la seconde guerre mondiale à la guerre de Corée.
- WESTOVER, Capitaine J. G., *Combat Support in Korea: The United States Army in the Korean Conflict*, (Washington, 1955).
- WHEELER, Professeur G. E., *Naval Aviation in the Korean War*, dans *U.S.N.I.P.*, juillet 1957, pp. 762-765.
- WHITE, Chief Journalist J. M., USN, *Military Bargain Basement*, dans *U.S.N.I.P.*, juin 1954. L'histoire de l'aéroport de l'île de Yo-do.
- WHITE, W. L., *Back Down the Ridge*, (New York, 1953). Ouvrage qui traite de l'aide médicale en Corée. *The Captives of Korea: An Unofficial White Paper on the Treatment of War Prisoners*, (New York, 1957).
- WHITEHOUSE, A. G. J., *Tank: The Story of Their Battles and the Men who Drove Them from Their First Use in World War I to Korea*, (New York, 1960).
- WHITING, A. S., *China Crosses the Yalu: The Decision to Enter the Korean War*, (New York, 1960).
- WHITNEY, Major-général C., É.-U., *MacArthur, His Rendezvous with History*, (New York, 1956). Le titre indique bien le contenu du livre.
- WIGFALL, A., *The Epic of Korea*, (New York, 1950).
- WILLIAMSON, Capitaine E. C., et autres, *Attempted Evacuation of Tanks*, dans *Combat Forces Journal*, octobre 1952, pp. 33-34. Anecdotes tragiques au sujet de la retraite devant la première offensive de la Chine.
- WILLOUGHBY, Major-général C. A., et Chamberlain, J., *MacArthur, 1941-1951*, (New York, 1954). Extrêmement élogieux et bien inexact.
- WOODSWORTH, C. J., *Canadian Policies in Asia*, (Toronto, 1954).
- WYKEHAM-BARNES, Commandant d'escadre P. G., RAF, *The War in Korea with Special Reference to the Difficulties of Using our Air Power*, dans *J.R.U.S.I.*, mai 1952, pp. 149-163.
- YANIK, Journaliste 3<sup>e</sup> classe A. J., USN, *Chinhae-An Old Korean Port Gone Modern*, dans *U.S.N.I.P.*, février 1954, pp. 163-167. Au sujet de la marine de la République de Corée.
- YooL, Vice-maréchal de l'air W. M., C.B., C.B.E., RAF, *Air Lessons from Korea*, dans *Brassey's Annual* 1951, pp. 397-404.
- ZAICHIKOV, V. T., *Geography of Korea*, (New York, 1952).



## INDEX

- Accord de Key West (1948): 9 n. 45.
- Acheson, le sec. d'État Dean: et le début des hostilités, 1; discours au National Press Club, 8 n. 4.
- Adamic, le Lt-cder (S) E.; off. de liaison de la MRC à Sasebo, 150.
- Adams-Acton, le cap., off. brit. des rens.: disparu après la chute de Taewha, 84, 93 n. 12.
- Adams, le mat. Aimé: blessé, 121 (renvoi).
- Affaires extérieures, le ministère: 8 n. 35.
- Agence centrale de renseignements : 65 (renvoi).
- Agents amis: dans la région de Chodo-Sok-to, 64, 67; Taewha, 80; repoussent une attaque dans le secteur d'Haeju, 115; mouvements non annoncés, 125. Voir aussi Leopards, Donkeys et Organisations.
- Agents ennemis : 7.
- Alice: mascotte, *Cayuga*, 81.
- Allan, le Lt A.N., Armée américaine: «Leopard» à Taewha, 78; monte à bord de l'*Athabaskan*, 79; la «Marine royale taewhadienne», 82; disparu après la chute de Taewha, 84, 93 n. 12.
- Almond, le maj.-g. E.M.; Armée américaine: 20 (renvoi); capture de Séoul, 49 (renvoi).
- AMC (mouilleur de mines auxiliaire) (coréen): 93 n. 17; voir aussi le *JML*.
- AMC-303: Voir le *JML-303*.
- Amethyst*, l', frégate de la Marine britannique: relève l'*Athabaskan* dans la région de dHaeju, 110.
- Amgak, (près de Sok-to): 64, 66, 87; tir précis des batteries sur le *Cayuga*, 77, 89, 134.
- Amiral commandant la côte du Pacifique (FOPC): envoi des navires en Extrême-Orient, 4; visite la Corée, 69; l'administration des navires, 148.
- Amiral commandant la côte de l'Atlantique (FOAC): l'administration des navires ayant leur base à Halifax, 148.
- Ammin-to (Anmyon-do): la MRC est chargée de la surveillance des environs de l'île, 20, 29 n. 35.
- AMS-512: voir *YMS-512*.
- Andrewes, l'am. W. G.: QG de l'unité opérationnelle 96.53, 11, 12, 14; commandant, 18, 22, 23; «Opération Comeback», 23; à Hong-Kong, 27, 32; évacuation de Chinnampo, 34, 38; autres réf. 31, 33, 47, 48, 156; voir aussi Commandant en second de la Base navale d'Extrême-Orient.
- Antung: 68.
- Anzac*, le HMAS (destroyer): 126; 135; échange de signaux avec l'*Athabaskan*, 139 n. 10.
- Approvisionnement: problèmes de logistique pour les navires canadiens, 4, 13; question de l', 147-150; voir aussi la Marine royale du Canada.
- Arikara*, l', (remorqueur américain de la flotte): et le sauvetage du *PC-701*, 117.
- Armée américaine l': l'1<sup>re</sup> div. de cavalerie à Pohang, 6; 2<sup>e</sup> div. d'inf., 32 (renvoi); 39 n. 5; 51; 3<sup>e</sup> div. d'inf., 38, 51; 7<sup>e</sup> div. d'inf., 18, 24, 32, 38; 24<sup>e</sup> div. d'inf., 6, 15 (renvoi); 24<sup>e</sup> div. d'inf., 6, 39 n. 5; 187<sup>e</sup> rég. aéroporté, 21; voir aussi la Huitième Armée et le Dixième Corps.
- Armée australienne l': Le 3<sup>e</sup> Royal Australian Regiment est cité par le Président des États-Unis, 61 n. 1.
- Armée canadienne, l': en état de préparation, 3; la création d'un Contingent spécial, 43; la 24<sup>e</sup> brigade subit des pertes, 126 n. 1; la réduction des forces canadiennes en Corée, 142-143; l'utilisation de la base de Kuré, 149.
- Armée nord-coréenne l': l'infanterie, 6 (renvoi); effondrement, 21; pas d'objection à l'absence de routes pavées, 26 (renvoi); les soldats de, sont remplacés par les Chinois à Amgak, 77.
- Armée sud-coréenne l': sans préparatifs devant l'agression, 1, 6; porte secours à la 3<sup>e</sup> div. 6; la 3<sup>e</sup> div. franchit le parallèle, 21; autres réf., 25; 37 n. 5; 41, 49 n. 3; 51; 58; 97; 128; 133.
- Armistice l': entre en vigueur, 128, 138; crainte d'une rupture des négociations, 141; activité des navires canadiens après la signature de, 141, 142, 145 n. 2; voir aussi pourparlers pour une trêve.
- Arnold J. Isbell*, le USS (destroyer américain): relève le *Sioux*, 59.
- Artillerie, ennemie l': 1, 6; l'accroissement de sa puissance, 95 (renvoi) ; autre réf., 139 n. 1; voir aussi Armée nord-coréenne.
- Artillerie navale l': au cours de la bataille de Pusan, 7; sur la côte ouest, 44; sur la côte est, 58; efficacité de son appui, 58; les difficultés de, 60; la coordination du bombardement, 99; changement d'attitude, 113-114; voir aussi Bombardements navals.
- Athabaskan*, l': premier tour de service: prêt en juin 1950, 4; description, 6; l'effectif, 8 n. 31; départ, 4; à l'œuvre, 11; autres réf., 12, 13, 14, 14-18, 16, 17; sur la côte ouest, après les opérations d'Inchon, 19-20; autres réf., 19, 20, 21; débarquement de Wonsan, 23-25; le pavillon du V.-am. Struble, 25; Hong-Kong, 27,28; typhon «Clara», 27; le golfe du Yalou, 33; l'Affaire de Chinnampo, 33-38; autres réf., 39, 43, 44, 45, 46; sur la côte est, 52, 53; départ pour le Canada, 53, 61 n. 13.
- Deuxième tour de service: l'arrivée en Extrême-Orient, 64, 67; visite du C.-am. Creery, 69, 70 n. 7; mission d'escorte, 74; sur la côte ouest, nov. 1951, 78-81, autres réf., Amgak, 78, Taewha, 78, 79, 80, 81; à Wolsa-ri, 81; autres réf., 81, 83, 84, 85, 87; sur la côte orientale, 99, 100-102; participe à un débarquement à Yuk-som, 104; le cap sur Hong Kong, 104; le commandement des destroyers canadiens en Extrême-Orient, 107; unité opérationnelle, 107; Haeju, 108-111; Mu-do, 108; Yongmae-do, 109-110; autres réf., 109, 110; revient au Canada, 111.
- Troisième tour de service: arrivée en Extrême-Orient, 124; autres réf., 125, 128-129; l'échange de signaux, 139 n. 10; visite du V.-am. Mainguy, 129; sur la côte orientale, 130, 131, 134, 136-137; relevé de ses fonctions, 137; détruit deux trains, 138; remplacé, 138; retourne au Canada, 142; l'approvisionnement, 149.
- Attlee, le très bon. Clement: 50 n. 20.
- Austin, Warren W.: représentant des É.-U. au Conseil de sécurité, 2.
- Aveling, premier-mtre W. H., MRC: instructeur en chef de tir auprès des marins coréens, 16.
- Aviation américaine l': 2; les aérodromes opérationnels, 6; la guerre stratégique aérienne, 9 n. 45; inexactitude des rapports, 15 (renvoi), 23 (renvoi), 32; les îles de la côte ouest, 65; écrasement d'un bombardier à Pengyong, 79; la défense des îles, 86, 109; le détachement de sauvetage, 103; activité sur la côte ouest, 114, 117; l'évacuation d'une

- équipe à Chodo, 142; voir aussi Forces aériennes de l'ONU.
- Aviation nord-coréenne: l'anéantissement de l', 7; effectifs, en 1950, 9 n. 54.
- Aviation royale du Canada: en juin 1950, 3; escadron de transport affecté au service de la Corée, 49 n. 6.
- Badoeng Strait*, le USS (porte-avions); l'arrivée en Corée, 9 n. 44; escorté par l'*Athabaskan*, 100, 125; appui au raid des guérilleros, 124; escorté par le *Crusader*, 124.
- Baie Beijaa: emplacement, 19, 29 n. 27; le bombardement de, 19.
- Baikie, le mat. E. A., MRC: tué, 121; l'inhumation, 121.
- Bairoko*, le USS (porte-avions): sur la côte ouest, 137, 138, 141.
- Banfield, le Lt (L) N. R., MRC: cité à l'ordre du jour, citation, 154.
- Bangpakong*, la (corvette thaïlandaise): à Wonsan, 59.
- Bases navales: pour les navires canadiens en Extrême-Orient, 4-5; voir aussi Sasebo, Kuré, Hong-Kong.
- Bass*, le USS: Voir le *Brinkley Bass* et le *Horace A. Bass*.
- Bataan*, le (destroyer): fait partie de la Force opérationnelle 91, 18; se joint à l'*Athabaskan*, 20; élément opérationnel 95.12, 39 n. 3; la région du Yalou, 74; opérations de Chinnampo, 33-37.
- Bataan*, le USS (porte-avions): au début de 1951, 44; opérations spéciales sur la côte est, 52; escorté par l'*Iroquois*, 108; appui des appareils au raid des guérilleros, 131-132.
- Bayfield*, le USS (transport d'attaque): prend part à l'opération de Chinnampo, 35, 37, 39 n. 14.
- Batteries côtières, ennemies: 7, 9 n. 55; à Inchon, 43-44; à Wonsan, 58-59; autres réf., 59 (renvoi); 63; 65-66; 77, 84, 100, 131, 106, 88-89, de plus en plus combatives et précises, 102, 107; accroissement du nombre des, 114; autres réf., 115, 116-117, 121, 125, 137.
- Beaudette, le Lt, Armée américaine: au poste de «Donkey» à Sokto, 77; en consultation avec l'*Athabaskan*, 78; demande de l'aide pour démolir une batterie à Wolsa-ri, 81, 83; prépare un débarquement de guérilleros, 82; relevé de ses fonctions à Chodo, 92.
- Belfast*, le (croiseur): appui très efficace à Yongdok, 9 n. 48; navire de commandement de l'élément opérationnel 95.12, 67, 68, 74; autres réf., 78, 79, 80, 81, 83; Opération «Cheerful», 90; au cours du sauvetage du *PC-701*, 117; atteint par une batterie, 117; Opération «Siciro», 118.
- Bergghen, le mat. Waldo, MRC: blessé, 121 (renvoi). *Bexar*, le USS (transport d'attaque): à Chinnampo, 36-37.
- Birmingham*, le (croiseur): aide à l'évacuation des îles, 141.
- Blackjack*: conduit à l'assaut d'un poste ennemi, 110.
- Black Swan*, la (frégate): aide à la destruction de torpilleurs ennemis, 9 n. 53; élément opérationnel 96.50, 12; quitte l'élément, 28 n. 10; relevé par le *Nootka*, 55.
- Blindés, ennemis les: 1, 6 (renvoi); voir aussi Chars.
- Blocus naval: proclamé par le président Truman, 7; la région du, 9 n. 51; la légalité du, 9 n. 52; sur la côte est, 12; son inefficacité, 15 (renvoi), 32; ligne de démarcation, 29 n. 27; conditions misérables des habitants des îles, 19; le golfe du Yalou, 32, 33; l'efficacité du, 60, 68.
- Boisvert, M. M.: 3.
- Bombardement, naval: à l'aide des forces terrestres de la tête de pont de Pusan, 6-7; à Yongdok, 9 n. 48; à Yosu, 13; à Popsong po, 14, 15; Te bu Somu, 18; la pointe Fankochi, 18; le secteur de la baie de Beijaa, 19; Youjiku-to, 20; Chinnampo, 37; coordination des bombardements navals et aériens à Wonsan, 67, 74; le harcèlement, 68; Sogocha-do, 75; Suun, 75.
- Bombardement, *ennemi*: Taewha, oct. 1951, 75; Taewha, nov. 1951, 78; Chodo et Sokto, 124;
- stratégique*: 6, 9 n. 45 et 46; à Wonsan, 23; les usines hydroélectriques du Yalou, 105; autres formes d'attaques aériennes, 112 n. 22;
- tactique*: le périmètre de Pusan, 7; le repliement, à Hungman, 32.
- Bonner, le premier-mtre A. L., MRC: Médaille du Service Distingué (DSM) 154.
- Bovey, le Lt-cder J. H. G., MRC: commandant du *Crusader*, 111; au service funèbre des matelots de l'*Iroquois*, 121; observations, au sujet du calme de la côte ouest, 130-131; destruction de trains, 132, 133, 134; dates de son service en Corée, 153; décoré de la DSC, 154, Bronze Star, 155.
- Boxer*, le USS (porte-avions): fait partie de la 7 Flotte, 29 n. 47.
- Bradford*, le USS (destroyer): escorte l'*Ocean*, 117; aide l'*Haida* à détruire un train, 135-136.
- Bradley, le gén. Omar, Armée américaine: donne son avis au sujet des dispositions de la 8<sup>e</sup> Armée à l'automne 1950, 26 (renvoi).
- Brind, le V.-am. Sir E. J. P.,: commandant en chef des forces en Extrême-Orient, 22, 156.
- Brinkley Bass*, le USS (destroyer): à Wonsan, 59.
- Brock, le cap. J. V., MRC: commandant du *Cayuga* et commandant des destroyers canadiens dans le Pacifique, 4; sous la direction du gén. MacArthur, 5; autres réf., 12-13, 28 n. 5, 19; opération «Comeback», 23; autres réf., 32, (opération Chinnampo) 33-38, 40 n. 25, 153, 154; 46, 48, 148; dates de son service, 152, 153; citation, 154.
- Brock, le cap. P. W., Marine britannique: commandant de l'unité opérationnelle 96.53.3, 11-12; autres réf., 29 n. 18.
- Brooks, le Lt-chirurgien D. W., MRC: aux soins des blessés, 121.
- Brown, le premier-mtre H. E., MRC: citation, 154.
- Brown Ranger*, le (pétrolier): 13.
- Brush*, le USS (destroyer): heurte une mine, 29 n. 33.
- Bugara*, le USS (sous-marin): participe à des exercices, 44.
- Burden, le mat. W. M., MRC: meurt de ses blessures, 121.
- Burnet*, le (frégate thaïlandaise): à Wonsan, 59.
- Burchart, l'off. artillerie A. A., MRC: le chemin de fer côtier, 55.
- Cadogan-Rawlinson, le sous-Lt suppléant K. R. N., Marine britannique: l'opé. «Squeegee», 61 n. 16.
- Canada: attitude du gouvernement, 2, 3: la contribution canadienne, 42-43, 143-144; réduit sa participation, 142-145.
- Campbell, le mat. D., MRC: l'équipe du *JHL-302*, 93 n. 19.
- Carmick*, le USS (mouilleur de mines, rapide): 121, 126 n. 11.
- Cayuga*, le, MRC:
- 1<sup>er</sup> tour de service: préparation et départ, 4; description, 5-6; effectif, 8 n. 31; sur la côte ouest, 12, autres réf., 13, 18, 19, 23, 25, 27, 29 n. 26; commandement de l'élément opérationnel 95.12, 32; l'évacuation de Chinnampo, 33-38; autres réf., 39, 43, 44, 45, 46.
- 2<sup>e</sup> tour de service: arrivée au Japon, 63; autres réf., 63, 64, 66-67, Chodo, 67-69, le golfe du Yalou, 68, raid de guérilleros, 68-69; à Kuré, 70 n. 7; patrouille côtière, 74-77; autres réf., 74, 74-75, 75 (renvoi) 79-80; la mascotte du navire, 81; bombarde Uri-do, 81-82; autres réf., 82, 83, 86, 89-90, opération «Cheerful», 90-92; dans la région d'Haeju, 96-99; autres réf., 103, 106, 107.
- 3<sup>e</sup> tour de service: arrivée en Extrême-Orient, 142; service dans les eaux coréennes, 152-153.
- CCF: Voir la Fédération du commonwealth coopératif.
- Cessez-le-feu: trente jours non officiel; 51, 73, 93 n. 1. Voir aussi Pourparlers de paix.
- Ceylon*, le (croiseur): au sein de la force opérationnelle 91, 18;

- autres réf., 23, 31, 33, 36, 54; au commandement de l'élément opérationnel 95.12, 74, 75, 81, 83, 87, 88, 89; la chute de Taewha, 84; la force «Swanny», 93 n. 14; l'unité opérationnelle 95.12.4, 97-98; autres réf., 103, 109.
- Chahou: à la limite sud du blocus, sous la surveillance de l'élément opérationnel, 95.22, 53, 55.
- Chaland de débarquement de personnel (LCPL): la perte d'un, 104.
- Chambre des communes: Voir le Parlement.
- Changjae-som: dans la région d'Haeju, 96.
- Changnin-do: emplacement, 97; aux mains des communistes, 98.
- Changsan-got: voir la pointe de Choppeki.
- Charity, le (destroyer): au sein de la force opérationnelle 91, 29 n. 26; transporte l'am. Creery, 69; mission d'escorte, 126 n. 7; autres réf., 120, 121, 130.
- Charles, le cap. J. A., MRC: 152, 153.
- Chatterer, le USS (dragueur de mines): le chenal «Cigarette», 120.
- Chefs de l'état-major combiné: le 38<sup>e</sup> parallèle, 21; les forces de l'ONU en déc. 1950, 38 (renvoi), 41 (renvoi); représentants en Corée, 42; changement au programme soumis, 143.
- Chemung, le USS (pétrolier): transporte les blessés et les morts de l'Iroquois au Japon, 121.
- Chenoweth, le cder R. C., MRC: commandant de l'*Huron*, 137; service en Corée, 153.
- Cherokee, la campagne de: l'établissement, 113, 126 n. 2.
- Chindong-ni: les fusiliers marins, 6.
- Chine communiste: l'ONU évite les conflits avec la, 9 n. 51, 12; hésitation de la, à attaquer les bâtiments de l'ONU, 9 n. 54; menace d'intervenir, 21; volontaires, en Corée du Nord, 26; l'incertitude au sujet des intentions de la, 26; l'évidence de son intervention, 31; l'intransigence de la, 38; les raisons de la, pour entamer les pourparlers de trêve, 51; est prête à discuter, 60; les accusations de guerre biologique et chimique de la, 105; les troubles des prisonniers de guerre, 105; affermit son attitude sur la question des prisonniers, 113; changement d'attitude, 127; l'entrée en vigueur de la trêve, 128. Voir aussi les forces de la Chine communiste.
- Chine nationaliste: 8 n. 7.
- Chinnampo: port sur la côte occidentale, 9 n. 56; autres réf., 9 n. 58; 25, 32; l'évacuation de, 33-39, 43; 53-54.
- Chi Ri San, le (dragueur de mines) Marine coréenne: voir sous-marins PC-704.
- Chodo: 33, 34; poste à conserver par l'ONU, 53; fusiliers marins en face de, 54; emplacement, 64; autres réf., 66, 68, 77, 80, menace d'invasion, 83, 85; autres réf., 86, 93 n. 15, 139 n. 9, 131, 135; l'évacuation de, 141-142; voir aussi région de Chodo-Sok-to.
- Chomi-do: l'ennemi masse des troupes, 105.
- Chonbung-ni: 66.
- Chongjin: 7; 8 n. 49 et 56; bombardement, 23; l'élément opérationnel 95.22 assure la surveillance de, 53; autres réf., 56, 57, 63; batteries ennemies lancent des obus sur le *Nootka*, 107-108.
- Chongyang-do: la vulnérabilité de, 64; la perte et la reprise de, 87-92.
- Chou-En-Lai: propose un compromis, 128.
- Churchill, le très bon. Winston: exprime le désir qu'un commandant en chef britannique soit nommé au commandement suprême des forces de l'Atlantique, 50 n. 20.
- Cigarette (route des «Cigarettes»): 64, 67, 81; les batteries de Wolsa-ri, 82; dragage, 114, 119; capture d'un mouilleur de mines, 119-120.
- Clark, l'am. J. J., Marine américaine: des reproches au président Rhee, 139 n. 8; félicitations, 139 n. 14.
- Clark, le gén. Mark, Armée américaine: 95; rapatriement des prisonniers, 127.
- Clark, le lt E. F., Marine américaine: opérations clandestines, 29 n. 21.
- Clark, le premier-mtre Lennox, MRC: citation, 154.
- Claxton, le très bon. Brooke; 2: Contingent spécial de la MRC, 43.
- Clifford, le c.-am. E. G. A.: commandant en second de la base navale d'E.-O., 126 n. 8; opérations sur la côte occidentale, 137, 138.
- Clifford, les îles: 14, 17; emplacement, 29 n. 12; opérations des porte-avions, 44.
- Climat coréen le: 7; conditions atmosphériques, 82, 124; voir aussi Typhons.
- Club des destructeurs de trains: la création du, 121; les navires canadiens sont en évidence, 126 n. 14; autres réf., 125, 135, 136, 137-138; le *Crusader*, champion, 133, 137. Club des chasseurs de vent (Windchasers): 133.
- Cockade, le (destroyer): débarquement à Wonsan, 23, 29 n. 26; et la chute de Taewha, 84; touché par un obus, 84; autres réf., 99, 129, 134.
- Coghill, le maître G., MRC: de l'équipe de *JML-302*, 93 n. 19.
- Collett, le USS (destroyer): à Haeju, 99.
- Collier, le lt A. L., MRC: évacuation de Chinnampo, 35; la Croix du service distingué (DSC), 40 n. 25, 154.
- Collins, le gén. J. L., Armée américaine: (renvoi).
- Commandant des destroyers canadiens du Pacifique (CANCOMDESPAC): le cap. Brock conserve son titre, 13, 148; au Canada, 46, 148; responsabilité, 148; tableau, 152. Voir aussi Marine royale canadienne et Division des destroyers canadiens dans le Pacifique (CANDESPAC).
- Commandant des destroyers canadiens en Extrême-Orient (CANCOMDESFE): le cder Fraser-Harris, 46; le cder Plomer, 63; le cder King, 107; le cap. Landymore, 111; réduction de la participation en Corée, 142; nouvelle désignation, 46, 148; abolition de la désignation, 148; problèmes d'approvisionnement, 150, tableau, 152. Voir aussi Division des destroyers canadiens en Extrême-Orient.
- Commandant des Forces amphibies d'Extrême-Orient (Force opérationnelle 90); responsable du redéploiement, 33.
- Commandant des Forces des Nations Unies en Corée: voir MacArthur, le gén. Douglas, Ridgway, le gén. Matthew B., et Clark, le gén. Mark.
- Commandant des forces navales en E.-O.: voir Commandant en chef de la marine en E.-O. (COMNAFVE).
- Commandant en chef de la Base navale d'E.-O.: relations avec les forces de la Marine britannique, 23; opération de Chinnampo, 40 n. 18; rôle de la MR en Corée, 46, 47, 48.
- Commandant en chef de la côte de l'Atlantique: l'administration, 148.
- Commandant en chef de la côte du Pacifique: 5; visite en Corée, 69; l'administration des navires canadiens, 148.
- Commandant en chef, dans le Pacifique (Marine américaine): 5; et les forces de la Marine américaine, en Corée, 22. Commandant en chef de la marine en E.-O. (COMNAFVE): 5; organisation du commandement, 11; l'am. Andrewes est rappelé, 33; félicitations au *Crusader*, 139 n. 14. Commandant en second de la Base navale d'E.-O. (FO 2 i/c FES): 11-12; responsabilité, 22 (renvoi); Chinnampo, 40 n. 18 et 26; opérations sur la côte occidentale, 137; revient à Hong-Kong, 142; voir aussi Andrewes; Scott-Moncrieff; Clifford. Commonwealth, 27<sup>e</sup> brigade britannique: l'arrivée du *PPCLI*, 43.
- Commonwealth, le (base): à Kuré, 149.

- Communications: lignes de, en Corée, 7, 9 n. 49; attaque dans la région de Wonsan, 52; efforts pour couper les, 70 n. 1: Voir les voies ferrées et les routes.
- Communistes, les: Voir la Chine communiste, et la Corée du Nord.
- Competent*, le USS (dragueur de mines américain): sous le feu de l'ennemi dans la région de Chodo, 123.
- Comas*, le (destroyer): escorte le *Triumph*, 14; accompagne l'*Athabaskan*, 69, 109.
- Concord*, le (destroyer): participe à l'attaque de Wonsan, 67; relève le *Nootka*, 117.
- Condamine*, le (frégate australienne) relève le *Nootka*, 123.
- Condor*, le USS (dragueur de mines): sous le feu de l'ennemi dans la région de Chodo, 123.
- Conférence, le groupe (d'îles): emplacement, 29 n. 14. Conscripton, la; attitude de la presse can.-française (Québec), 8 n. 23.
- Conseil de sécurité, le: voir les Nations Unies.
- Consort*, le (destroyer): la protection des porte-avions, 14; remplace l'*Haida*, 132.
- Constance*, le (destroyer): attaque contre le port de Hungman, 83; en service dans le secteur de Chodo, 87; est atteint par les batteries côtières, 88-89; à la défense de Sok-to, 88-89, remplace le *Nootka*, 108.
- Copas, le lt d'artillerie, (officier en second) F. J., MRC: réussit à faire sauter un train, (deux wagons), 122.
- Corée la: voir la Corée du Nord, la Corée du Sud; voir aussi Géographie, Hydrographie, Climat.
- Corpen Club: 133 et (renvoi).
- Corsair*, les (appareils); servent à diriger le tir, 56, 122.
- Cossack*, le (destroyer); relève l'*Athabaskan*, 104; relève l'*Haida*, 136; relevé par l'*Athabaskan*, 137.
- Cossette, le lt-cder (S) P., MRC: officier de liaison, 150. Couronnement, le (la Reine Elizabeth): célébrations à Kuré et à Sasebo, 136-137.
- Craig*, le USS: Voir *John R. Craig*. Crédit social, le parti du: 3.
- Creery, le c.-am. W. B., MRC: visite les navires canadiens, 69.
- Crusader*, le: 1<sup>er</sup> tour de service: description, 6; arrivée en E.-O., 111; effectue sa 1<sup>re</sup> patrouille sans incident, 114; mission d'escorte, interception de jonques, 117-118; les algues flottantes, 119; au service funèbre, 121; son premier train, 121-122; dans le secteur de Chodo, 124; mission de protection, 124-125, 128; à Hong-Kong, 129; autres réf., 130, 130-131, 132; la patrouille la plus brillante, 132, 133, 134, 139 n. 14; célébrations, 136-137; sur la côte occidentale, 137; retour au Canada, 137. 2<sup>e</sup> tour de service: arrivée en E.-O., 142; service dans les eaux coréennes, 153.
- Cuba: 8 n. 7.
- Cyr, le lt- chirurgien J. C., MRC, (pseudonyme): prodigue ses soins, 69; 74; démasqué comme imposteur, 75 et renvoi.
- Daido-ko: 34.
- Dairen: les Chinois transporteraient des approvisionnements, 68. Danse de guerre (War Dance): 59 et renvoi.
- Davies, le cap. C. F. J. L., MR: Commandant du groupe opérationnel 95.1, 31.
- Davies, le premier-maître R. E., MRC: citation, 154. Dean, le maj.-g. W. F.; 14 (renvoi). Dear, le premier-maître E. V., MRC: citation, 154.
- Défense*, le USS (dragueur de mines): nettoie le chenal «Cigarette», 119.
- Défense nationale, le ministère de la: 2.
- De Haven* le USS (destroyer): 9 n. 48; à la rescousse du *Crusader*, 122.
- Demara, fils F. W.; voir Cyr.
- Démonstration de la rivière Han, la: opération importante, 61 et n. 24.
- «Derails»: organisation d'un nouveau programme de communications, 100; le *Nootka* lance des obus, 108.
- Destroyers, de la classe «Tribal»: description, 5-6; faible rayon d'action, 44.
- Destruction de trains, la: le USS *Orleck* détruit deux trains, 121; le *Crusader* atteint son premier train, 122; l'*Haida* rate son coup, 125; l'*Haida* démolit des wagons, 125; la malchance de l'*Athabaskan*, 130; le *Crusader* détruit trois trains, 132-133; l'*Haida*, deux trains, 135-136; deux trains pour l'*Athabaskan*, 137-138.
- De Wolf, le c: am. H.G., MRC: 4; 8 n. 29.
- Division des destroyers canadiens dans le Pacifique (CANDESPAC): Juin 1950, 3-4; arrivée à Pearl Harbour, 5; à Sasebo, 5; opérations individuelles, 12, 14, 148; activité, avant le débarquement d'Inchon, 14-19; groupe opérationnel 91.2, 19; visite du v.-am. Grant, 23; réduction, de participation, 26; à Hong Kong, 27-28; exercices, 28; ordre de réduction révoqué, 31; élément opérationnel, 93.12, 32; évacuation de Chinnampo, 33-38; activité, début de 1951, 43-48; course du ravitaillement au combustible, 44-46; changement dans le commandement, 46; organisation, administration et approvisionnement, 147-148; voir aussi la Marine royale canadienne et Division des destroyers canadiens en E.-O. (CANDESFE).
- Division des destroyers canadiens en E.-O. (CANDESFE): nouvelle désignation, 46; conséquences du changement du commandant suprême, 48; l'un des navires sur la côte est, 58; un seul navire en Corée, 64; visite de l'am. commandant en chef de la côte du Pacifique, 69; l'appareil de radar, 80, 85; la défense des îles, 85, 92; au cours des pourparlers de trêve, 96; au port, pour le repos et la remise en état, 102, 114; réunion dans le port, 103; visite du cdre Hibbard, 106-107; autres réf., 114, 117; destruction de trains, 126 n. 14, 138; le tour du monde, 124; à Noël, 126; missions, sur la côte orientale, 129; visite du v.-am. Mainguy, 129-130; activité, après l'armistice, 142-145; réduction de l'effectif, 142-143; retour au Canada, 143; contribution, 144; administration, relève de leurs bases respectives, 148; ravitaillement en Corée, 148-150; base de Kuré utilisée par, 149; base de Hong-Kong utilisée par, 150. Voir aussi la Marine royale canadienne et (CANDESPAC).
- Dixième Corps: à Inchon, 18; la controverse, 22 (renvoi); à Wonsan, 24; une large brèche, 26; la retraite, 32, 38, 40 n. 28; rejoint la Huitième Armée, 41; les fusiliers marins tinent bon, 51.
- Donkeys* les: org. «Leopard», 65 (renvoi); à Chodo, 66, 67, 77; à Taewha, 75; le lt Allan, 78-82; le lt Kessering, 81; la «Marine royale taewhadienne», 82; raid, Ka-do, 82; disparus, après la chute de Taewha, 84, 93 n. 12; à Sok-to, 66, 67; demande d'aide au *Cayuga*, 77; le lt Beaudette, 77; appui du *Cayuga*, 82; à Wolsa-ri, 83; en relation avec le *Sioux*, 88; opération «Cheerful», 90; le lt Beaudette est relevé, 92, 93 n. 24.
- Doyle, le c.-am. J. H., Marine américaine: les préparatifs d'un débarquement à Kunsan, 29 n. 38.
- Dragage de mines: un nombre insuffisant de navires de l'ONU pour le, 7; la méthode le l'*Athabaskan*, 20; à Wonsan, 23-24; à Chinnampo, 34, 37; les vedettes à moteur du *Nootka*, 56; le siège de Wonsan, 58; sur la côte ouest, 67; dans le région d'Haeju, 99; la route «Cigarette» 114, 119, 123; sur

la côte est, 136, 137. Voir aussi Mines et Poseur de mines.

Drew, l'hon. George: fait une déclaration à la Chambre, 2, 3.

Dyer, le c.-am. G. C., Marine américaine: visite la région d'Haeju, 98; remplacé par l'am. J. E. Gingrich, 113.

Dynna, le mat Gilbert, MRC: blessé, 121 (renvoi).

Ecuador: 8 n. 7.

Edmonds, le USS (destroyer d'escorte): patrouille à Taewha, 82-83; relève le *Cayuga*, 83; avec l'*Athabaskan*, 83; remplacé par le *Cayuga*, 86; à Chodo, 87.

Égypte, l': 8 n. 7 et 13.

Élément de bombardement: voir Élément opérationnel 95.28.

Éléments opérationnels:

91.22: le *Sioux* dirige l'élément opérationnel, 18-19. 95.10: 22.

95.11: les appareils du porte-avions en service, 22, 44; attaque les positions ennemies, 52, 64; la défense des îles, 65, 85 (renvoi), 86; libère le *Cayuga*, 86; reclassé comme unité opérationnelle 95.1.1, 139 n. 9, 158.

95.12: 22; opérations, la fin de 1950, 32; l'opération de Chinnampo, 33-38; 46:52; org. clandestine, 65 (renvoi); la défense des îles, 65, 73, 74, 80, 84-86; en service après l'armistice, 142, 156, 157, 158.

95.21: dirige les opérations à Wonsan, 53, 157.

95.22: surveillance à Songjin, 53; les navires canadiens participent aux opérations, 55-57, 99, 107; 157. 95.24: 53; s'occupe de l'objectif «Package Five», 99, 157. 95.28: 53; les navires canadiens en font partie, 57-59; 157. 95.69: balayage du chenal, 34; opération de Channampo, 34-35.

96.50: à 96.53: organisation, 11.

Elvidge, le mat. R. E., MRC: par-dessus bord, 27.

Emmerson, le premier-mtre F. C., MRC: citation, 155.

Endicott, le USS (destroyer/dragueur de mines), Marine américaine: 107.

Entezam, Nazrollah (d'Iran): désigné au «Comité du cessez-le feu», 39 n. 29.

État-major canadien interarmes, l': 147.

Evan, le USS: voir le *Frank E. Evans*.

Eversole, le USS (destroyer): aide l'*Haida*, 135.

Eversten, le H., (destroyer) (hollandais): 29 n. 26.

Ewald, le premier-maître F., MRC: citation, 153.

Ewen, le c.-am. E. C., Marine américaine: commandant de la Force opérationnelle 77; 22, 156.

Fankochi, la pointe (Tungsan-got): bombardement de, 18; emplacement, 96.

Fédération du commonwealth coopératif, la: 2, 3.

Firecrest, le USS, (dragueur de mines) Marine américaine: aide à la récupération d'un *PC-701*, 117.

Firefly (appareil): collabore avec les forces navales, 123.

Fletcher, le USS (destroyer d'escorte): sur la côte occidentale, 100; tentatives pour la reprise de Yuk-to, 101.

FOAC: Voir Commandant en chef de la côte de l'Atlantique.

FOPC: Voir Commandant en chef de la côte du Pacifique.

Forces aériennes de l'ONU, les: activité des, au début de la campagne, 6, 9 n. 46; les rapports des, portent aux critiques sur le blocus naval, 15 (renvoi), 32; son influence, sur les pourparlers de trêve, 63, 69, 95 (renvoi); contré l'offensive aérienne des communistes, 73 et renvoi.

Forces communistes chinoises, les: précision des batteries côtières, 9 n. 55; l'absence de routes pavées, 26 (renvoi); première offensive, 32-33; la tactique de la «marée humaine», 32 (renvoi); effectifs, 41 et renvoi; la prise de Séoul, janv. 1951, 41; l'offensive est repoussée, 42; contre-offensive, fév. 1951, 49 n. 4; offensives, au printemps 1951, 51; subissent de lourdes pertes, 51; attaquent une frégate coréenne, 52; tentatives d'isolation des, par une offensive aérienne, 63-64, 70 n. 1; transport par eau des approvisionnements, 68; le défi des effectifs aériens, 73 (renvoi); remplacent les Nord-coréens à Amgak, 77; l'accroissement de leur puissance, 95 et renvoi; l'offensive aérienne est intensifiée, 102, 112 n. 13; intensité des attaques, juin 1952, 105; engagées dans une série d'escarmouches, 113; attaques, avant l'armistice, 128. Voir aussi la Chine communiste.

Forces d'escorte: org, août 1950, 11-12; entre le Japon et Pusan, 12; la période du débarquement d'Inchon, 18.

Forces navales de l'ONU, les: la défense de la tête de pont de Pusan, 6-7; la campagne d'obstruction, 9 n. 49; le seul «combat naval, 9 n. 53; navires coulés par les mines, 9 n. 58; org. du commandement, 11, 22, 156, 157; tâches assignées, au début de la campagne, 12-13; sa puissance, à la fin de l'année 1950, 26; la péninsule coréenne aux mains des, 31; ne réussit pas à empêcher les communistes d'amorcer une attaque, 51; responsabilité de la défense des îles, 52-54, 65, 73-74, 85; menace d'opérations amphibies, 54; son influence, sur les pourparlers de trêve, 63-64, 69, 95; réduction, la consommation des munitions, 113-114; réduction, des effectifs, 141-142.

Force opérationnelle combinée 7, la: chargée des opérations du débarquement à Wonsan, 23.

Forces opérationnelles:

7 (combinée): 23.

77: org., 22, 156, 157, 53; appareils attaquent l'ennemi, 59, 99, 121, 122, 133, 135; visite de l'am. Mainguy, 130; l'aide du *Crusader*, 132.

90: le redéploiement, en 1950, 33.

91: le débarquement d'Inchon, 18.

95: org., 22; changement dans le commandement, 46-47; 53; la création du «Club des destructeurs de trains», 121.

Forces terrestres de l'ONU, les: l'insuffisance des, au début de la campagne, 6; les succès des, à l'automne 1950, 21, 25; la disposition des, à l'automne 1950, 26; la défaite de nov. 1950, 32, 38 et renvoi, 41 et renvois; contre-offensive, 42; changement dans le commandement, 46-48, 138 n. 2; l'offensive de 1951, 51; pertes subies, au cours des négociations, 60, 69 et renvoi; le résultat d'un cessez-le-feu non officiel, 73; l'impossibilité de reprendre l'offensive, 95-96; une série d'escarmouches, 113; reprise de l'offensive, 127; réduction, 141-142.

Formose: neutralisée par la Marine américaine, 2.

Forrest B. Royal, le USS (destroyer): se joint à l'élément opérationnel 95.12, 39 n. 3; l'opération Chinnampo, 33-38.

Fortin, le sous-officier J. E. B., MRC: blessé, 121 (renvoi); aide aux soins des blessés, 121; citation, 155.

Foss, le USS (navire d'escorte): à Chinnampo, 34, 36, 37.

Fowler, le USS (escorte): sur la côte orientale, 107. France: 8 n. 7.

Frank. E. Evans, le USS (destroyer): sous le feu de l'ennemi à Wonsan, 59.

Fraser-Harris, le cder. A. B. F., MRC: commandant du *Nootka*, 43; commandant des destroyers canadiens en E.-O., 46; 156; son attitude relativement aux opérations des navires canadiens, 48-49; plan d'attaque du chemin de fer côtier, 55-56; et l'opération «Squeegie», 56; à Hong Kong, 63; remplacé par le cder Plomer, 63; appuie la recommandation sur les questions d'approvisionnement, 150; dates de service en Corée, 152, 153; citation et la *Legion of Merit* (légionnaire), 155.

Frewen, le cap. J. B., MR: dirige les opérations à bord du *Cayuga*,

- 90, 91, 92; fait l'éloge du *Cayuga*, 93 n. 23.
- Frost, le premier sgt H. H., Armée américaine: fortement louangé par les officiers canadiens, 66, 67; 70 n. 3; collaboration avec le *Cayuga*, 66; est remplacé, 77.
- FS-351* (cargo léger): dans la région de l'Haeju, 104, 112 n. 17. Fuseaux horaires: la différence, 1 (renvoi).
- Fusiliers marins de la Corée du Sud: petites garnisons placées sur les îles, 53, 65, 86, 93 n. 13, 112 n. 14.
- Fusiliers marins de la Marine royale: à bord du Ceylon, sur la terre ferme en face de Chodo, 54; la force «Swanny» (Swanny Force), 93 n. 14; deux commandants se noient, 112 n. 18.
- Fusiliers marins des É.-U.: Ire Brigade provisoire, à la bataille de Pusan, 6-7; ire div., débarque à Inchon, 18; à Séoul, 21; à Wonsan, 24; 1<sup>re</sup> Esc, d'aviation, à Wonsan, 24; subissent de lourdes pertes à Séoul, 29 n. 39; doivent se replier, 32, 38; tiennent bon devant l'ennemi, 51; la défense des îles, 93 n. 15; voir aussi le Dixième Corps.
- Fusiliers marins: voir les fusiliers marins des É.-U.; les fusiliers marins de la Marine royale; les fusiliers marins de la Corée du Sud.
- Gaudet, le mat. J. A., MRC: grièvement blessé et transporté au Japon, 121.
- Gay, le cder J. B., Marine américaine: commandant de l'élément opérationnel 95.22, 55; et l'opération «Squeegee», 56, 61 n. 15 et 17.
- Gay, le cder J. B., Marine américaine: commandant, 55; et l'opérations «Squeegee», 56, 61 n. 15 et 17.
- General C. G. Morton*, (transport rapide): 13.
- Géographie: de la Corée, 7.
- Gingrich, le c.-am. J. E., Marine américaine: nouvelle attitude à l'égard des bombardements, 113.
- Giroux, le lt d'ord. G. J., MRC: citation, 155.
- Glory*, le (porte-avions): escorté par les navires canadiens, 63, 131, 132; offensive aérienne, 64; attaque, Wonsan, 67.
- Gloucester Regiment*: résistance héroïque du 1<sup>er</sup> bat., sur la rivière Imjin, 61 n. 1.
- Gloucester*, le USS (frégate): sous le feu de l'ennemi à Wonsan, 59.
- Gold, le premier-mtre Alfred, MRC: citation, 155.
- Goulet le, emplacement, et danger, 89-90.
- Grande-Bretagne: 8 n. 7; raison pour laquelle la côte ouest fut assignée à la, 12.
- Grant, le v.-am. H. T. W., MRC: 9 n. 38; visite les destroyers canadiens en Corée, 23.
- Groos, le cder D. W., MRC: 4.
- Groupe de contrôle de tir au rivage: (SFCP) élément de bombardement (*bomblin element*), 58; à Ung-do, 67; à Sok-to, 78.
- Groupe de la Conférence (îles): emplacement, 29 n. 14.
- Groupes opérationnels:
- 90.1: 39 n. 9.
  - 90.2: et l'opération Chinnampo, 34.
  - 91.1: et le débarquement d'Inchon, 18.
  - 91.2: l'opération d'Inchon, 18.
  - 95.1:22; effectifs, 26; réduction de sa puissance, 31; unités du groupe sont rappelés en Corée, 32-33; le redéploiement, sur la côte ouest, 33, 137, 156, 157; org., 158.
  - 95.2: 22; 48; les navires canadiens en font partie, 54-55, 96, 99; org., 156, 157.
  - 95.8: groupe spécial, 83.
  - 96.5: 11.
  - 214.1: 4.
  - 214.4: 5.
- Gouvernement de la Corée du Nord, le: accusé par le Conseil de sécurité, 1; accepte de négocier, 60.
- Guam: 5; «Alice» avait été recueillie à, 81.
- Guérillas amies, les; le promontoire de Hwanghae, 54; sur la côte ouest, 64-65; sont aidées par le *Cayuga*, 66, 67; changent souvent de chefs, 70 n. 2; dans le golfe du Yalou, et l'île de Taewha, 74-75, 78-85; à Sok-to, 82; Taewha est anéantie, 85; l'insuffisance des, pour la défense des îles, 86; la région de Moa'kin, 86; à Chongyang et Ung-do, 87-88; l'opération «Cheerful», 90-92; le It Saxon, 93 n. 6; dans les îles de l'Haeju, 97 (renvoi); «Wolf Pack» (meute de loups), 97; Yuk-to, 100101; disparition de figures-clés dans la défense des îles d'Haeju, 104; Mu-do, 108; Yongmae-do, 109; Yonpyong-do, 109; 116; l'opération «Siciro», 118-119; des meutes de Sunwi-do, 123-124; raid entrepris, depuis Chodo, 131. Voir aussi: Organisations clandestines, «Leopards», «Donkeys», «Wolf Pack».
- Gurke*, le USS (destroyer): aide à la destruction d'un train, 138, 139 n. 18.
- Haeju-man, l' (baie): 66; org., unité de défense, 96; la description, 96; le *Cayuga* patrouille, 103-104; l'*Athabaskan* patrouille, 104; beaucoup d'activité de la part de l'ennemi, 106; raids des guérillas, 108-110; 115; reclassement, unité navale, 139 n. 9; voir aussi Yonpyong-do.
- Hagaru-ri: le 10<sup>e</sup> Corps, 39 n. 7.
- Haida*, le: description, 5; arrivée en E.-O., 124; patrouille intéressante, 125-126; destruction de trains, 125; est remplacé, 126; patrouille sans incident, 130-131; sur la côte orientale, 131-132; détruit des trains, 134-135; est relevé, et revient au Canada, 136.
- Hamer, le lt-cdr C. A., MRC: à la recherche de survivants à Taewha, 85.
- Han, la rivière: les forces de l'ONU l'atteignent, 21; les forces de l'ONU se replient à, 41; la défense des îles de, 87.
- Harris, le cder (S) R. G., MRC: un rapport sur les problèmes de l'approvisionnement, 150.
- Harris, fils, le maj.-g. F., USMC: commandant du groupe opérationnel 91, 156.
- Harrison, le lt.-g. W. K., Armée américaine: chef négociateur, 113; croit à la signature prochaine de l'armistice, 128.
- Hartman, le c.-am. C. C., Marine américaine: commandant, 11; 23. *Hawea*, l' (frégate néo-zélandaise): dans le voisinage de Chodo, 82; remplacée par l'*Athabaskan*, 83.
- Hayes, le cder W. P., MRC: dates de service en Corée, 153.
- Hayward, le lt-cder R. B., MRC: en consultation avec un «Leopard», 93 n. 8.
- Helena*, le USS (croiseur): bombarde Chongjin, 23.
- Hélicoptères, les: avec la 7<sup>e</sup> Flotte, 25; atterrissent sur le *Sioux*, 103. Henley, le sous-lt A. A. T., MRC: en mission de reconnaissance, 88. *Henry W. Tucker*, le USS (destroyer): 61 n. 14.
- Hibbard, le cder J. C., MRC: visite les destroyers canadiens en E. O., 106-107.
- Hickey, le c.-am. R. F., Marine américaine: fait l'éloge du *Crusader*, 133.
- Higbee*, le USS (destroyer): à Yongdok, 9 n. 48.
- Higgins, le c.-am. J. M., Marine américaine: commandant, 11. Hodo: vulnérable à l'invasion, 102.
- Hodo Pando: dans le port de Wonsan, 58.
- Hong Kong: 22 (renvoi); visite des navires canadiens, 27-28; les navires britanniques reviennent à, 32; autres réf., 60; 63; 99; 104; 108; la base à, les réparations et le ravitaillement, 148-150. *Horace A. Bass*, le USS (transport rapide): près de Nampo, 19; la force Swanny (*Swanny Force*), 86.

- Horchin, le sous-off. Robert **H., MRC**: porte secours aux blessés à Taewha, 75.
- Houghton, le c.-am. F. L., **MRC**: 9 n. 38.
- Huitième Armée, la: sur le front ouest de la Corée, 21; le déplacement du 10<sup>e</sup> Corps, 22 (renvoi); s'avance vers le Nord, 25; la faiblesse de la disposition des forces militaires, 26; offensive lancée en nov. 1950, 32; en pleine déroute, 32; appuyée par les forces navales de l'ONU, 33; rupture de ses lignes au nord de Chinnampo, 35; sentiment de désastre, 38 (renvoi), 41 (renvoi); se prépare à affronter l'attaque chinoise, 42; changement dans le commandement, 48; doit se replier, l'offensive chinoise du printemps, 51; ordre d'arrêter l'avance, juin 1951, 51; ordre (non officiel) d'un «cessez-le-feu», 93 n. 1. Voir aussi l'Armée américaine.
- Hungman: 9 n. 56, 24; l'évacuation du 10<sup>e</sup> Corps de, 38; la décision de l'évacuation est critiquée, 40 n. 27 et 28; autres réf., 53; 83. Hurl, l'off. d'art. D. W., **MRC**: fait sauter des mines, 20; citation, 155.
- Huron, le, **MRC**: 1<sup>er</sup> tour de service: description, 6; arrivée en E.-O., 46; opérations, sur la côte est, 52; escorte les porteavions, 53, 64; la capture d'une jonque chinoise, 58; à HongKong et à Kuré, 60; juin 1951, 63; part pour le Canada, 64; second navire en Corée, ayant sa base à Halifax, 148.  
2<sup>e</sup> tour de service: arrivée en E.-O., 137; relève l'*Athabaskan*, 138; s'échoue dans l'épais brouillard, 138; réparations, à Sasebo, 138; prête plusieurs matelots au *Tyne*, 145 n. 2; retour au Canada, 143, 148.
- Husher, le Lt-cdr J., **MRC**: officier en second à bord du *Crusader*, 126 n. 15.
- Hwachon: offensive chinoise tout près, 51.
- Hwanghae, le promontoire.: 53; 54; 64; 96.
- Hydrographie, l': les eaux coréennes, 7; Tacdong et Daido-ko, 34; conditions, dans les îles sur la côte ouest, 65. Voir aussi les Risques de la navigation et les Marées.
- Îles, les (la côte est de la Corée): en petit nombre, 7; l'ONU ne fait aucun effort pour conserver les, 53; l'ennemi tente de les capturer, 61 n. 25; sont attaquées par les communistes, 112 n. 14.
- Îles, les (la côte ouest de la Corée): sont très nombreuses, 7; de grande valeur pour les forces de l'ONU, 53; 64-65; la défense des, la tâche la plus importante de la guerre navale, 61; 64-65; 85; 96; offensive de la part de l'ennemi contre les, 73, 74; un accord est conclu, 73 (renvoi); dans le golfe du Yalou, 74; les communistes redoublent leurs efforts, 77; la défense des, en tête de la liste des priorités, 85; nouvelle organisation pour la défense des, 85-87; 93 n. 13 et 15; officier de liaison navale, 93 n. 6; 105; offensive des communistes, dans la région de l'Haeju, 96-98; la stabilisation sur le «front des îles», 114; les préparations pour l'évacuation, 137; et l'évacuation, 141-142.
- Îles de Te chong (Techong): voir Taechong-do.
- Îles Kokunsan, les (Kogunsan): on soupçonne certains mouvements ennemis dans les, 15; une réserve de pêche pour, 19; emplacement, 29 n. 15.
- Îles Wantson, les: emplacement, 15; 29 n. 16.
- Imjin, la rivière: 61; la résistance du *Gloucester Regiment*, 61 n. 1.
- Inchon: 2, 7, 9 n. 56; les appareils de la Marine britannique bombardent, 14; l'*Athabaskan* patrouille la région d', 16-17; les préparatifs du débarquement d', 18 et renvoi; le succès du débarquement, 21; les dangereux abords d', 29 n. 23; 32; les préparations pour évacuer, 33; l'évacuation d', 43-44; 49 n. 11 et 14; les navires de la **MRC**, sous le feu de l'ennemi, 43-44; est bombardé, 44; les menaces de débarquement des forces de l'ONU, 54; l'*Athabaskan* va déposer les blessés à, 79.
- Inde, l'; 8 n. 7 et 13; chef de file du bloc neutraliste, 38.
- Interdiction, l' (force aérienne): la signification de, 7; sur la côte est, 48; ne réussit pas à repousser l'ennemi, 51; la campagne aérienne est quelquefois modifiée, 60; l'opération «Strangle», 70 n. 1; le changement dans les formes d'attaque, 112 n. 22; l'aveu tacite d'un échec, 113; les raids «Cherokee», 113. Voir aussi les Bombardements et les Porte-avions.
- Interdiction, l' (force navale): la signification, 7; sur la côte est, 12; 48; 99-100; 107; ne réussit pas à repousser l'ennemi, 51; la Marine n'est pas satisfaite de la campagne d', 99; l'échec de, d'arrêter la circulation ferroviaire, 99. Voir aussi les Bombardements et l'Artillerie navale.
- Iroquois*, l': 1<sup>er</sup> tour de service: description, 5; arrivée en F.-O., 108; à la recherche de jonques ennemies, 114-115; patrouille monotone à Chodo, 117; dans le secteur de l'Haeju, 118; l'opération «Siciro», 118; est affecté à une patrouille sur la côte est, et fut pris sous le feu des batteries côtières, 120; le transfert des morts et des blessés à bord du Chemung, 121; trois missions sans incident et le départ pour le Canada, 124; dates de service en Corée, 152, 153. 2<sup>e</sup> tour de service: sur le théâtre des opérations, 137; dans la région de Chodo, 137; sa dernière patrouille de guerre, 138; l'évacuation des îles, 141-142; établit les activités ordinaires du temps de paix, 142; retourne au Canada, 142. 3<sup>e</sup> tour de service: 143, 148.
- Irwin*, le USS (destroyer): relève l'*Athabaskan*, 138.
- Iwon, le débarquement d', 24; les troupes de l'ONU viennent de, 26.
- Jamaica*, le (croiseur britannique): détruit des torpilleurs ennemis, 9 n. 53; bombarde Kunsan, 14.
- Jamieson, le sous-off. Gerald E., **MRC**: blessé, 121 (renvoi); DSM, 154.
- Japon, le: 1-2; aérodromes, 6; service des transports militaires, 49 n. 6.
- Jay, le cap. A. D. H., Marine britannique: au commandement de l'élément opérationnel 96.50, 12; abandonne le commandement, 28 n. 10.
- Jenkins, le Lt R. A. V., **MRC**: officier de liaison à Sasebo, 150.
- JML*: légers dragueurs de mines coréens, 93 n. 17.
- JML-301*, le (coréen) (plus tard désigné par *AMC-301*): auprès du *Sioux*, dans le secteur de Chodo, 88-89, 93 n. 17; à Ung-do, 88-90; se joint à l'*Athabaskan* 109-110.
- JML-302*: avec le *Cayuga*, 90-92; son commandant est louangé, 93 n. 21, 126 n. 6; visite du cdre Hibbard, 106-107; en service avec le *Nootka*, 115.
- JML-303*: patrouille près de Yuk-to, 101.
- JML-304*: sous les ordres du *Sioux*, 103.
- JML-306*: coulé par une mine, 9 n. 58.
- JML-309*: sous les ordres du *Sioux*, le secteur de Chodo, 87.
- Jodoin, le mat. E. M., **MRC**: grièvement blessé, 121.
- Johan Mauritis*, le (frégate néerlandaise): 137.
- John R. Craig*, le USS (destroyer): 67.
- John W. Thomason*, le USS (destroyer): sous le feu de l'ennemi, avec le *Nootka*, 107.
- Joy, le v.-am. C., Marine américaine: 12; ne peut exposer ses objections au débarquement de Wonsan, 22 (renvoi); commandant des forces navales de l'ONU en E.-O., 22-23, 156, 157; félicitations, opération de Chinnampo, 40 n. 26; remplacé au poste de négociateur en chef de l'ONU, 113; son opinion, les pourparlers de trêve, 127, 139 n. 4; Voir

- aussi le Commandant en chef des forces navales en E.-O. (COMNAVFE).
- Juneau*, le USS (croiseur): bataille de Yongdok, 9 n. 48; détruit des torpilleurs ennemis, 9 n. 53.
- Judandia*, le (navire-hôpital danois): conférence, les pourparlers de trêve, 60.
- Kaesong: les pourparlers de trêve, 51; les entretiens s'ouvrent officiellement, 60, 73; prétendue violation, 73. Voir aussi les pourparlers de trêve.
- Kalma Pando: dans le port de Wonsan, 58.
- Kal-to: 96.
- Kapyong: le *PPCLI* et le 3<sup>e</sup> *Royal Australian Regiment*, cités pour leur valeur à, 61 n. 1.
- Ka-to (Ka-do): bombardée, 79, 80, 81, 82.
- Kelly, le cap. S. G., Marine américaine: au cours de l'opération de Chinnampo, 33, 34, 35, 36, 37, 39 n. 14.
- Kenya*, le (croiseur britannique): 12; 28 n. 8; patrouille sur la côte ouest, 14, 16, 17, 18; évite les mines, 25; le blocus, sur la côte ouest, 52; les fusiliers marins préparent un raid, 54; le *Cayuga* reçoit les ordres du, 66.
- Kessering, le Lt, Armée américaine: aide à l'agent «Leopard», à Taewha, 8102.
- Kiland, le c.-am. I. N., Marine américaine: 156. Kimpo: 2, champ d'aviation, capturé, 21.
- King, le cder D. G., MRC: commandant de l'*Athabaskan*, 64, 79, 80, 83; et la chute de Taewha, 84; la chute de Yuk-to, 100-101; écarte une mission d'escorte par une prière, 104 (renvoi); est remplacé au commandement, 111; dates de service en Corée, 152, 153; la Croix du service distingué (DSC), 154; la *Legion of Merit*, 155.
- Kirin-do: emplacement, 97, 117.
- Knowles, M. Stanley: fait une déclaration à la Chambre, 3.
- Kobuk-som: 109.
- Kosong: 60.
- Kum Kang San, (sud-coréen): voir *PC-702*.
- Kunsan-ni: la scène d'un raid de guérilleros, 109-110.
- Kunsan: est attaquée par les avions, 14; plan d'attaque, 14-15, 29 n. 38; bombardée, 14; patrouilles, 16, 19, 20, 61 n. 9. Kunyonpyong-do: voir Yonpyong-do.
- Kuré: base pour les forces du Commonwealth, 31, 39 n. 1; les navires canadiens à, 44; le *Huron* et le *Nootka* à, 60; le *Cayuga* à, 70 n. 7; le *Sioux*, 83; le *Cayuga*, 92; le *Crusader*, 114, 125; célébrations du Couronnement, 136-137; base navale, 151 n. 8.
- Kuryongpo-ri: 7.
- Kwajalein: arrêt logistique à, 5.
- Kyongsong: 107.
- Ladybird*, le (ravitailleur britannique): 22.
- Lancement de troupes aéroportées: près de Sunchon, 21.
- Landymore, le cap. W. M., MRC: commandant de l'*Iroquois*, 108; commandement de la Division des destroyers, 111; est remplacé, 124; reprend de nouveau le commandement, 137; dates de service en Corée, 152-153; Ordre de l'Empire britannique (OBE), citation, 155.
- Langue coréenne: difficile à traduire, 15 (renvoi).
- Lanthier, le cder Dunn, MRC: commandant de l'*Haïda*, 124; prépare les plans d'évacuation de Chodo, 135; dates de service en Corée, 153; Croix du service distingué (DSC), 154.
- Leary, le premier-mtre J. E., MRC: citation, 155.
- Le Devoir*: attitude du, à l'égard de notre contribution, 8 n. 23.
- Lee Hi Yung, le cder, Marine coréenne: attaque sur les îles de l'ouest, 16.
- LCPC (chaland de débarquement de personnel): perdu, 104.
- «Leopard»: chef d'une org. clandestine de partisans, 65 (renvoi); 68; 75; 76; 78; nouvel officier assume le commandement, 80; et la défense de Taewha, 81; subordonné à la nouvelle organisation, 86; à Sok-to, 66, 67, 80; à Chodo, 66, 67, 80; à Taewha, 75, 81; 79; la «Marine royale taewhadienne», 82; parmi les disparus, 93 n. 12. Voir aussi «Donkeys».
- Leyte*, le USS (porte-avions): 29 n. 47.
- Logistique, la: voir Approvisionnement.
- Log Angeles*, le USS (croiseur): 57.
- Low, M. Solon: déclaration à la Chambre, 3.
- LSMR* (navire de débarquement moyen armé de fusées): attaque, Wonsan, 67; à Hungman, 83; la défense des îles, 86; bombardement, sur la côte ouest, 106; atteint par les batteries ennemies dans la région de Chodo, 137.
- LSMR-401*, le USS: unité opérationnelle 95.12.2, 100; à la défense de Yuk-to, 101.
- LSMR-409*, le USS: essuie le feu des batteries d'Amgak, 134.
- LST* (péniches de débarquement de chars): l'évacuation de Chinnampo, 36-37; fait partie de l'unité opérant dans la région d'Haeju, 97.
- LST-516*, le USS: se joint à la force d'Haeju, 99.
- LST-561*, le USS: la perte d'un chaland de débarquement, 104.
- LST-602*, le USS: fait partie des forces de l'Haeju, 98.
- LST-742*, le USS: l'évacuation des réfugiés, de Yonpyong-do, 99.
- LST-1089*, le USS: fait partie des forces de l'Haeju, 108.
- Luosey, le cder M. J., Marine américaine: commandant du groupe opérationnel 95.7, 22, 156.
- Lyman K. Swenson*, le USS (destroyer): à Yongdok, 9 n. 48.
- MacArthur, le gén. Douglas: reçoit l'ordre d'empêcher la chute de Séoul, 1-2; souhaite la bienvenue aux destroyers canadiens, 5; commandant suprême en Corée, 12; les plans, du débarquement d'Inchon, 14, 18; est critiqué, 18 (renvoi); le franchissement du 38<sup>e</sup> parallèle, 21; est de nouveau critiqué, 21; la confiance du, 25-26, (26, renvoi); les préparatifs d'un débarquement à Kunson, 29 n. 38; doute sur l'efficacité du blocus, 32 et renvoi; sa réaction, en face de la défaite, aux mains de la Chine communiste, 38 (renvoi); critiques, l'évacuation de Wonsan et Hungman, 40 n. 28; rôle qu'il a joué en vue d'arrêter l'offensive chinoise, 41 et renvoi, 42 (renvoi); est révoqué, 48, 156, 157.
- MacBrien, le Lt J. J., MRC: est décoré de la *Distinguished Flying Cross (DFC)*, 155.
- Mackau, les îles: emplacement, 14, 29 n. 12.
- MacWilliam, le lt-chirurgien H. D., MRC: soigne un membre du détachement de sauvetage, 103.
- Madgwick, le cder E. T. G., MRC: commandant du *Huron*, 46; dates de service en Corée, 153; décoré de la Croix du service distingué, 154; décoré de la *Legion of Merit*, 154.
- Mahap-to: emplacement, 97, 102; est menacé d'invasion, 102; le *Crusader* appuie de son feu un assaut sur, 117.
- Mainguy, le v.-am. E. R., MRC: visite les navires canadiens, 129.
- Malenkov, Georgi: lance sa fameuse «offensive de paix», 127.
- Manchester*, le USS (croiseur): 57.
- Mandchourie: et les usines hydro-électriques du Yalou, 26; et les navires de pêche chinois, 54; la base des appareils ennemis à, 61 n. 12; le rapport de transportation d'approvisionnement, 68.
- Mansfield*, le USS (destroyer): à Yongdok, 9 n. 48.
- Marée, la: dans les eaux coréennes, 7. Voir aussi Hydrographie.
- Marine américaine, la: appui de la, les problèmes de logistique des navires canadiens, 4-5; 147-150; le débarquement des troupes en Corée, 6; navires coulés par les mines, 9 n. 55 et 58; direction des opérations sur la côte est, 12; opposition au débarquement de Wonsan, 21, 22 (renvoi); favorise un

- débarquement à Kunson, 29 n. 38; les relations qui existent avec la Marine royale, 46-48; un navire est touché, 102-103; 112 n. 15; membres de la, noyés, 112 n. 18; nouvelle attitude à l'égard des bombardements, 113-114. Voir aussi (COMNAVFE).
- Marine canadienne, la: voir Marine royale du Canada.
- Marine britannique, la: appui de la, les problèmes de logistique des navires canadiens, 4, 147, 149; est chargée des opérations sur la côte ouest de la Corée, 12; songe à réduire ses forces, 26; participe à des exercices, 28; effectue une certaine réduction de sa force en Corée, 142; et la base de Sasebo, 149.
- Marine de la Corée du Nord, la: l'anéantissement de la, 7, 9 n. 53; capture d'un mouilleur de mines de la, par le *Nootka*, 119-120.
- Marine de la Corée du Sud, la: l'*Athabaskan* collabore avec les navires de la, 14-20; fait partie de Pop. des forces navales de l'ONU, 22 et renvoi; l'opération «Comeback», 23; les dragueurs de mines de la, 34, 37, 66, 80; la défense des îles, 86-88; l'évacuation des non-combattants de Chodo, 87; activité de la, après l'armistice, 142; est chargée des patrouilles de l'ONU, 143.
- Marine royale du Canada, la: est félicitée d'être en état de servir, 2; est choisie pour aider les forces de l'ONU en Corée, 3; sous un commandant en chef étranger, 4 (renvoi); les louanges du gén. MacArthur, 5; la création d'un Contingent spécial, 43; changés dans le commandement de la, 46; services rendus par la, dans les eaux coréennes, 143-145. Voir aussi (CANDESPAC et CANDESFE).
- Marine royale du Canada (Réserve), la: le personnel de la, au cours des opérations en Corée, 49 n. 9.
- «Marine royale taewhadienne», la: à Taewha-do, 82; est anéantie, 84.
- Marsh*, le USS (destroyer d'escorte): participe aux bombardements des batteries ennemies, 121, 126 n. 11.
- Martin, le v.-am. H. M., Marine américaine: edt de la 7<sup>e</sup> Flotte, 157.
- McCulloch, le lt-cdr P. L. S., MRC: un compte rendu sur le ravitaillement en mer, 45-46, 49 n. 15; en consultation avec un «Léopard», 93 n. 8; citation, 155.
- McNair*, le USS (destroyer); 125.
- Meads, le premier-maître J. L., MRC: citation, 155.
- Medland, le cap. M. A., MRC: 4, 8 n. 30, 9 n. 37.
- Mer du Japon, la: les porte-avions américains dirigent les opérations dans la, 12.
- Mer Jaune, la: les opérations des porte-avions dans la, 44; les conditions atmosphériques, 82.
- Messages amusants, les: 104 (renvoi); 139 n. 10.
- MIG*, (appareil): la base, dans les champs d'aviation de la Corée du Nord, 73 (renvoi); survole le *Cayuga*, 75; nombre considérable, 112 n. 13; abat un «Corsair», 119; évite de s'en prendre aux navires de l'ONU, 119.
- Mihn, le cder, Marine coréenne; commandant du *PC-702*, 97.
- Mines, les: 9 n. 57; solution peu orthodoxe, 20; les règlements relatifs au mouillage des, 35 (renvoi); coulées par les navires canadiens, 130, 132, 136. Voir aussi la pose des mines et le dragage des mines.
- Mission d'escorte, la: attitude des équipages, 14 (renvoi); les fonctions, 44; les navires canadiens en, 96.
- Missouri*, le USS (cuirassé): bombarde les ports sur la côte est, 23; avertissement de ne pas bombarder les cibles stratégiques, 23 (renvoi); 29 n. 46.
- Moa'kin, la région de: un raid, 86.
- Mokpo: 6; attaquée par les avions, 14.
- Moore, le lt-cdr S. G., MRC: dates de service en Corée, 153.
- Moore*, le USS (frégate): 125.
- Morecambe Bay*, le (frégate), Marine britannique: remplace le *Huron*, 63.
- Morgan, le premier-maître H. C., MRC: citation, 155.
- Morris, le lt R. P., MRC: transporte les blessés coréens, 92; officier de liaison de la MRC en E.-O., 150.
- Moslin, le sous-off. Edward, MRC: blessé, 121 (renvoi).
- Mounts Bay*, le (frégate), Marine britannique: bombarde Yosu, 13, 28 n. 10; à Chodo, 87; au commandement de l'élément opérationnel 95.12, 90.
- Moyes, le premier-maître W. D., MRC: citation, 155. Muccio, John M.: 1.
- Mu-do: emplacement, 96; mouvement de guérillas, 99, 103, 104, 108-109.
- Mumbongchon: 78.
- Munitions, les: approvisionnement des navires de la MRC, 4, 149; autres réf., 59, 147. Voir aussi le Ravitaillement.
- Murchison*, le (frégate australienne): accompagne le *Cayuga*, 74, 78.
- Naifeh*, le USS (destroyer d'escorte): avec l'*Iroquois*, 126 n. 11.
- Najin (Rashin): 9 n. 56.
- Nam-ch'on, la (rivière): raid de guérilleros, 68.
- Nam 11, le gén.: accepte de la part de l'ONU l'assurance de la trêve, 128.
- Nampo: débarquement, tout près, 19.
- Nap-to: 114, 117.
- New Glasgow*, le (frégate) MRC: se prépare en vue de relever le *Sioux*, 143.
- Nations Unies, les: les mesures à prendre, la crise de Corée, 1-2, 4 (renvoi); les navires canadiens arborent le drapeau de l'ONU, 5; désirent éviter un conflit, Chiné communiste et É.-U., 12; question du franchissement du parallèle, débattue, 21; l'attitude des membres des, à l'égard de l'intervention chinoise, 38; indécision, 41 (renvoi); les raisons pour entamer les pour parler, 51; la majorité des membres des, désireuse d'un «cessez-le-feu», 60; l'oeuvre accomplie en Corée, 145.
- Nootka*, le: 1<sup>er</sup> tour de service: description, 6; arrivée en E.-O., 43, 49 n. 12; autres réf., 43, 44; la course au ravitaillement en combustible, 45-46; au commandement des destroyers canadiens en E.-O. (CANCOMDESFE), 46; les bateaux de pêche, 52, 61 n. 6; la capture d'un bateau de pêche, 54; sur la côte est, en mai 1951, 54-57; les voies ferrées, 55; l'opération «Squeegee», 56; élément de bombardement, 57-58; mai juin 1951, 60; en compagnie du *Sicily*, 63; revient au Canada, 63; navire ayant sa base à Halifax, 148. 2<sup>e</sup> tour de service: remplace le *Sioux*, 102, 104; sur la côte ouest, 104-105; sur la côte est, 107, 108; dans la région de l'Haeju, 115-117; capture d'un navire de guerre ennemi, 118; autres réf., 119, 120, 123, 124; rentre au Canada par Suez, 124; dates de service en Corée, 153.
- Norvège: 8 n. 7.
- Ocean*, l' (porte-avions): protégé par l'*Iroquois*, 117; la célébration du Couronnement, 137.
- Ochon-to (Ochong-to): 14-15; emplacement, 29 n. 14. Officier de liaison de la Marine, à Sasébo: le récit d'un, 150. Oejanggo-do: voir Pechanko-to. Ohwa-do: emplacement, 97; les civils fuient l'île, 97. Okinawa: 6.
- Oliver, le cder M. F., MRC: dates de service en Corée, 153. Olsen, le c. am. C. E., Marine américaine: félicite l'*Haida*, 135; félicite la *Crusader*, 139 n. 14.

- Ongjun: la première attaque, 1; bombardée par le *Crusader*, 118.  
*Ontario*, l': à la tête du groupe opérationnel 214.1, 4.  
 Opération «Cheerful»: raid de guérilleros, 90-92.
- Opération «Comeback»: les plans provisoires, 19; les plans sont approuvés, 23; la Marine coréenne accomplit la mission, 23.  
 Opération «Little Switch»: échange de prisonniers, 128 (renvoi). Opération «Siciro»: raid de guérilleros, 118.  
 Opération «Squeegee»: 56.
- Opération «Strangle»: 70 n. 1. Opération «Yo-Yo»: 24.
- Opérations antisous-marines: sur la côte ouest, 18, 44, 64; voir aussi Sous-marins ennemis.
- Opossum*, l' (frégate), Marine britannique: un incident malencontreux, les glaces flottantes, 129.
- Opposition officielle, l' (Canada): 2, 3.
- Organisations militaires et politiques clandestines: très nombreuses, sur la côte ouest, 65 (renvoi); les «Léopards» et les «Donkeys», 65 (renvoi); les «Salamandres», 68 (renvoi); sur les îles de la côte ouest, 86. Voir aussi les Guérillas amies. Organisations secrètes: voir Organisations. Osik-to: Voir Youjiku-to.
- Ottawa: 1.
- Ou, le Lt S. H., Marine coréenne: officier de liaison du *Nootka*, 55.
- Owen*, le USS (destroyer): 132.
- «Package»: nouveau programme mis en oeuvre, 99; le *Nootka* lance ses obus, 108.
- «Package One»: le *Charity* détruit un train, 121; batterie voisine ouvre le feu sur l'*Haïda*, 125.
- «Package Two»: destruction de trains par le *Crusader*, l'*Haida* et l'*Athabaskan*, 122, 135, 137-138.
- «Package Three»: le *Crusader* atteint trois trains, 132-133; l'*Haida* détruit un train, 135.
- «Package Four»: 122; 125; 133.
- «Package Five»: le *Crusader* détruit un train, 134.
- Pack Cyun Do, le Lt, Marine coréenne: commandant du *JML-302*, 90; semonce le chef des guérilleros, 91; louangé, 93 n. 21; visite du cder Hibbard, 106-107; en service avec le *Nootka*, 115; les éloges du cder Steele, 126 n. 6.
- Paengyong-do: voir Pengyong-do.
- Pagun-do : 80.
- P'almi-do: Voir Yo-Dolmi.
- Panmunjom: les pourparlers de trêve, 73, 85, 95; la signature de l'armistice, 138. Voir aussi les pourparlers de trêve.
- Panther* (appareil à réaction): le pilote est rescapé, 130.
- Parlement canadien, le: attitude, la crise de Corée, 2-3. Voir aussi le Canada.
- Parti conservateur, le (Canada): voir l'Opposition officielle.
- Parti du Crédit social, le: 3.
- Parti libéral, le (Canada): 3.
- Patrouilles:  
 «Bugatti»: 64, 82, 84.  
 «Gobe-mouches», dite du: le *Sioux* est affecté à la patrouille, 83, 106.  
 «Hookab» d': 106.  
 «Jaguar»: 114.  
 «Northern » : 125.  
 «Windshield»: 125.  
 «Whitbread»: 124 (renvoi), 125.
- Patterson, le cap., Armée américaine: remplace le Lt Beaudette, 93 n. 24.
- PC* (chasseurs de sous-marins): 29 n. 26; 86 (renvoi).  
*PC* (embarcation): 29 n. 26; 86 (renvoi).  
*PC-701*, la Corée du Sud: coule un transporteur de troupes nordcoréen, 9 n. 53; patrouille dans la région de l'Haeju, 109; le *Nootka* lui porte secours, 116-117.
- PC-702*, le, sud-coréen (Kum Kang San): opérations exécutées avec l'aide de l'*Athabaskan*, 16-17; en service à Chodo, 93 n. 17; avec le *Cayuga*, 97, 98.
- PC-704*, le, sud-coréen (Chi Ri San): fournit des renseignements à la MRC, 15, 19; prend part à l'opération de Chinnampo, 34. Peacock, le Lt-cder T. S. R., MRC: dirige le raid sur Yo Dolmi, 17; et le raid sur Piun-to, 19.
- Pearkes, le maj.-gén. G. R., V.C.: 9 n. 37.
- Pearl Harbor: 4, 5, 69.
- Pearson, l'hon. Lester B.: déclaration à la Chambre, 2, 3, 8 n. 35; au comité du «cessez-le-feu», 40 n. 29.
- Pearson, le premier-maître D. J., MRC: décoré de la MBE, 40 n. 25, 154.
- Pechnako-to (Oejanggo-do): 21; le USS *Pelican* (dragueur de mines), 139 n. 18.
- Pengyong-do (Paengyong-do): choisie pour être protégée par l'ONU, 53; une jonque est remorquée à, 58; organisation «Leopard», 65 (renvoi), 79, 76; un bombardier s'écrase en flammes, 79; un nouveau «Leopard», 80; 81, 82; une nouvelle organisation est établie, 87, 93 n. 15; 87; 92; un officier de liaison de la Marine sur, 93 n. 6; emplacement, 97; autres réf., 114-115; 139 n. 9; après l'armistice, 142.
- Péninsule de Changdong, la: l'ennemi masse des troupes, 105; assaut, 118.
- Péninsule de Chorusan, la: 75.
- Péninsule de Wolsa-ri, la: bombardement, 81, 83, 87, 89, 137; description, 93 n. 9.
- Petersen, le mat. J., MRC: 93 n. 19.
- PF 62*, le, sud-coréen (frégate): attaquée par l'aviation ennemi, 52.
- Phillippine Sea*, le USS (porte-avions): arrivée en Corée, 9 n. 44; en compagnie de la 7<sup>e</sup> Flotte, 29 n. 47; redevable à l'*Athabaskan*, 130.
- Piap-to : 97.
- Pierson, le mat. D.: 93 n. 19.
- Pip'a-got: 64, 66, 87.
- Pirate*, le USS (dragueur de mines): coulé par une mine, 23. Piun-to (Piung-do): 19.
- Pledge*, le USS (dragueur de mines): coulé par une mine, 23.
- Plomer, le cder J., MRC: commandant du *Cayuga* et au commandement de la Div. des destroyers canadiens en E.-O., 63; autres réf., 70 n. 3; 75; 77; 80; 90; l'opération «Cheerful», 90-92, 99, 104, 150; dates de service en Corée, 152, 153; décoré de l'OBE, 154; et la *Legion of Merit*, 155.
- Pohang : 6.
- Pointe «Fankochi», la (Tungsan-got): bombardement, 18; emplacement, 96.
- Pointe «Choppeki», la (Changsan-got): 67, 76, 96, 100.
- Pointe «Yungmahap», la: emplacement, 97, 102.
- Ponggot-to: 98.
- Pont de caoutchouc, le: bombardé par le *Nootka*, 56; l'opération «Squeegee», responsable de sa destruction, 56-57.
- Popsong'po (Popusompu): est bombardée, 14, 15.
- Population civile, la: mesures prises pour les secourir, 19; les ordres sont d'épargner les civils, 21; à Chinnampo, 36, 37; à Inchon, 43; Nord-coréens qui se rendent (prisonniers), 63; sur les îles de la côte ouest, 64-65; l'évacuation de Chodo, 87; la fuite devant l'ennemi, 96-98; l'évacuation de la, des îles de la côte ouest, 141-142.
- Porte-avions, les: la mobilité des, 3 et renvoi; appui aux troupes terrestres, 6; l'effectif des forces navales des É.-U., 12; et de la 7<sup>e</sup> Flotte; 25; le redéploiement, Hungman, 32; au début de 1951, 44; sur la côte est, 48, 59-61; l'opération «Strangle»,

- 70 n. 1; à la défense des îles, 86, 114; coordination des bombardements, 99; la région d'Haeju, 110; la destruction des trains, 122. Voir aussi élément opérationnel 95.11 et la force opérationnelle 77.
- Porterfield*, le USS (destroyer): touché par une batterie, 102, 112 n. 15.
- Ports, les: en Corée, 9 n. 56.
- Poryon Po: 19.
- Pose de mines, la: les mines utilisées par l'ennemi, 7; les succès de l'ennemi, 9 n. 55 et 58; le USS *Brush* heurte une mine, 29 n. 33; les abords de Chinnampo, 34, 35; sur la côte ouest, 65; la perte d'un poseur de mines, 119-120. Voir aussi les mines et le dragage des mines.
- Pouliot, M. Jean-François: déclaration à la Chambre, 3.
- Pourparlers de trêve, les: les raisons et les effets des négociations, 51, 60-61; la suspension des, 61 n. 4, 73; une tentative de diversion, 61 n. 25, 73, 85; l'offensive navale et aérienne exerce une influence sur les, 63-64, 69, 73; les difficultés, au début de 1952, 95; les prisonniers de guerre, 105-106; et 111 n. 1; l'insuccès des, 113; aucun progrès des, 127; les communistes changent soudainement d'attitude, 127-128; et finalement le succès des, 128, 138.
- Pratt, le cap. J. C., MRC: dates de service en Corée, 152, 153.
- Premier ministre, le: de la Corée du Sud, 15 (renvoi). Voir aussi St-Laurent, le très hon. Louis.
- Princess Patricia's Canadian Light Infantry (PPCLI)*: en action, en Corée, 43; cité par le Président, 61 n. 1; les pertes subies, 126 n. 1.
- Prisonniers de guerre, les: la question des, est débattue, 95, 111 n. 1; les émeutes, 105-106; la question des, un des obstacles pour un accord, 113; les communistes assouplissent leur attitude, 127; le rapatriement des blessés, 128 (renvoi); le président Rhee accepte de les libérer, 128. 139 n. 8 et 17.
- Puissance aérienne, la: mobilité, 3 et renvoi; 6; en Corée, 49, 59-60, 64, 112, 113.
- Pullen, le cap. H. F., MRC: 4.
- Pullen, le cap. T. C., MRC: dates de service en Corée, 152, 153.
- Pungchon: bombardée, 66.
- Pusan: menace de destruction, 6, 9 n. 43, 53 et 56; 12; missions d'escorte à, 13, 14, 15; en août 1950, 13-15; début du repli ennemi, 21; le 10<sup>e</sup> Corps retraite, 38; le Contingent spécial arrive à, 42-43.
- Pyongyang: 61 n. 2.
- Pyongyang: 21; aux mains de l'ONU, 25, 33; l'évacuation de, 39 n. 13; 61 n. 2.
- Quapaw*, le USS (remorqueur): aide l'*Athabaskan* à recouvrir son ancre, 129.
- Quartier-général de la MRC, le (CANAVHED): ordonne l'envoi des navires en E.-O., 4; envisage une réduction des forces navales, 29 n. 49; cette réduction est contremandée; 31, 32; la proposition d'une réduction est repoussée, 143; la fin des engagements, 143; donne instruction au *Sioux* de revenir au pays, 143; prend les dispositions pour un appui logistique, 147. Voir aussi la Marine royale du Canada.
- Québec, le: attitude des députés du, 3; attitude de la presse canadienne-française, 8 n. 23.
- Quinn, le lt-cder J. L., MRC: tué, 121; service funèbre, 121; citation, 155.
- Radford*, le USS (destroyer d'escorte): la patrouille «Worthington», 100-101.
- Radford, l'am. A. W., Marine américaine: 22; 156.
- Raids, les (débarquements amphibies, de l'ennemi): dans l'impossibilité de les empêcher, 7, 85.
- Randall, le second-maître E. H., MRC: décoré de la BEM, 154.
- Rankin, le cder A. H., MRC: propose le renvoi du *Sioux*, 143; dates de service en Corée, 153.
- Rashin: Voir Najin.
- Rap Sir Bengal: membre du comité pour un «cessez-le-feu», 41 n. 29. Ravitaillement en combustible, le: en haute mer, 44-45; la «Course au ravitaillement», 45-46.
- Redhead*, le USS (dragueur de mines): 114.
- Reed, le cder J. C., MRC: au commandement (CAN-COMDESFE); 124; un train-jouet, 130; est remplacé, 137; dates de service en Corée, 152, 153; décoré de l'OBE, 154. Réfugiés, les: voir la population civile.
- Région de Chodo-Sok-to, la: description, 64-65; en août 1951, 64-65; en septembre 1951, 67-68; plus facile à défendre, 74; les batteries ennemies dans la, 77; l'importance et l'organisation de la défense de la, 86-87; autres réf., 8181 89, 90; 102-103; ralentissement d'activité, 106, 114; la capture d'une embarcation de l'ennemi, 119-120. Voir aussi Chodo; Sok-to.
- Région de Moa'Kin: 86.
- Rendova*, le USS (porte-avions): les avions d'observation du, 69, 75; sur la côte occidentale, 74, 85, 86.
- Renshaw*, le USS (destroyer): 64.
- République de la Corée, la: voir la Corée du Sud.
- Rhee, le président Syngman: 65 (renvoi); tente de faire échouer les pourparlers de trêve, 128; la libération des prisonniers de guerre, 128, 139 n. 8 et 17.
- Richardson, le lt-eder C. E., MRC: commandant du *Nootka*, 63.
- Ridgway, le gén. Matthew B.: au commandement, des forces de l'ONU, 41; ranime la Huitième Armée, 42 et renvoi; ses observations sur le renvoi de MacArthur, 48; commandant en chef, 48; et la capture de Séoul, 49 n. 5; contact avec l'ennemi relativement à un «cessez-le-feu», 60; l'ordre de ralentir les opérations, 93 n. 1; autorisé à prolonger l'accord, 111 n. 2.
- Riley, le mat. Eugene, MRC: blessé, 121 (renvoi).
- Risques de la navigation, les: dans les eaux coréennes, 7-8; dans les îles de l'ouest, 64.
- Roberts, le quartier-maître W. J., MRC: la découverte d'un champ de mines, 29 n. 48; 155.
- Rochester*, le USS (croiseur): le débarquement de Wonsan, 29 n. 46; dans la région d'Haeju, 99.
- Rogers, le cder G. P., marine américaine: 61 n. 14. Rogers, le premier-mtre John, MRC: 45.
- Rotoiti*, le (frégate néo-zélandaise): 67; 117.
- Routes, les: en Corée du Nord, 7, 9 n. 49. Voir aussi les communications.
- Royal Canadian Regiment*, le: subit des pertes, 126 n. 1. Royal 22<sup>e</sup> régiment, le: subit des pertes, 126 n. 1. Royaume-Uni, le: voir la Grande-Bretagne.
- Russie, la: voir l'URSS.
- Ryanku (Yonghung-do): la capture de, 16-17; l'emplacement, 29 n. 21.
- Rycroft, le sous-lt suppléant J. M., Marine britannique: participe à l'opération «Squeegee», 61 n. 16.
- St. Bride's Bay*, le (frégate) Marine britannique: 44; 77. St-Laurent, le très bon. Louis: déclaration à la Chambre, 3, 8 n. 35; don d'un cendrier, 28 n. 11; l'envoi d'une force terrestre en Corée, 42.
- St. Paul*, le USS (croiseur): 133.
- Salamandres, les: agent à Chodo, 68; description, 68 (renvoi).
- Salter, le cap. J. S. C., Marine britannique: 11. *Samuel L. Moore*, le USS (destroyer): 64.

- Sasebo: les navires canadiens à, 5; la distance parcourue, d'Esquimalt à, 9 n. 42; la fermeture de la base du Commonwealth à, 31; les navires britanniques reviennent à, 32-33; le *Sioux* subit des réparations à, 74; le couronnement de la reine, 136; le *Huron* subit des réparations à, 138; base de l'ONU, 148-149; affectation d'un officier de liaison (CANAVLO) à, 150.
- Saunders, le Lt-cdr F. P. R., MRC: citation, 155.
- Sausalito*, le USS (frégate): 61 n. 14.
- Saxon, le Lt D. R., MRC: expert en matière de guérillas, 76; décoré de la Croix du service distingué (DSC), 93 n. 6; 154; entretien avec le «Donkey» de Chodo, 76, 77; l'opération «Cheerful», 90-92; est louangé, 93 n. 21; officier de liaison de la Marine, 112 n. 19.
- Scott-Moncrieff, le c.-am. A. K., remplace le v.-am. Andrewes, 48, 50 n. 22; 83, 106; est remplacé par l'am. Clifford, 126 n. 8, 157, 158.
- Séoul: 1; le plan pour la capture de, 18; les fusiliers marins se battent à, 21; la capture annoncée de Séoul, 21, 29 n. 39; abandonnée de nouveau à l'ennemi, 41; la reprise de, 42, 49 n. 5.
- Septième Flotte, la: la tâche de neutraliser Formose, 2; organisation du commandement, 22, 156, 157; l'*Athabaskan* est en service avec la, 25; coordination des opérations, 48-49; déménage sa base à Yokosuba, 151 n. 8.
- SFCP: voir le groupe de contrôle du tir.
- Service des transports militaires aériens de l'Armée américaine: 49 n. 6.
- Shantung, la province de: 54.
- Shaw, le second-maître S. H., MRC: citation, 155.
- Shea, le premier-maître J. T., MRC: citation, 155.
- Shields, le second-maître Thomas, MRC: décoré de la BEM, 154.
- Shorten, le Lt-cdr Harry, MRC: citation, 155.
- Sicily*, le USS (porte-avions): arrive en Corée, 9 n. 44; l'offensive aérienne, 63-64; et l'opération «Siciro», 118.
- Signaux, les: voir les Messages.
- Simpson, le Lt-chirurgien J. S., MRC: opère avec succès un Lt coréen, 134.
- Sioux, le: 1<sup>er</sup> tour de service: est choisi pour servir en Corée, 4; description, 6; l'effectif du, 8 n. 31; est affecté à l'élément opérationnel 96.50, 12; à Sasebo, 13; sur la côte ouest, 14, 18-19; en compagnie du *Ceylon*, 18, 21, 23, 25; le typhon «Clara», 27, 29 n. 26; l'opération de Chinampo, 33-36; 39; la course au ravitaillement, 45; est remplacé par le *Nootka*, 49 n. 12.
- 2<sup>e</sup> tour de service: revient en E.-O., 53-54; le débarquement de fusiliers marins (britanniques), 54; en service sur la côte ouest, 58, 59, 63; attaque contre la ville de Wonsan, 67; visite de l'am. Creery, 69; est endommagé par le typhon, 74, 93 n. 2; autres réf., 77-78; 83; 87-89; dans la région de Chodo, avant son départ pour le Canada, IOCI03; une aire d'appontage sur le, 103; un obus sur lequel étaient inscrits des mots, 103. 3<sup>e</sup> tour de service: sur le théâtre des opérations, 143; incertitude quant à son relèvement, 143; revient au Canada, 143; dates de service en Corée, 153.
- Skavberg, le mat. bté R. J., MRC: tombe à la mer, 83.
- Skyriders*, les (appareils): à l'aide du *Crusader*, 122.
- Slater, le Lt A. H. M., MRC: tente de faire sauter les voies ferrées, 55-56.
- Smith, le c.-am. A. E., Marine américaine: commandant de la force opérationnelle 95, 22, 156, 157; et l'évacuation de Chinampo, 33; est remplacé par l'am. Andrewes, 47, 48, 50 n. 20 et 22; revient à son poste de commandant de la force opérationnelle 95, 48; et la possession de certaines îles, 52-54.
- Smith, le second-maître Ralph, MRC: citation, 155.
- Sochong-do: 112 n. 5. Sogacha-do: bombardée, 75. Sohwa-to: 80.
- Sojongjok-to: 84, 85.
- Sok-to: description de, 64; collaboration entre le *Cayuga* et le «Donkey» de, 66; est bombardée par l'ennemi, 67, 77; le «Donkey» de, est remplacé, 77, 78; le «Donkey» de, demande de l'aide, 81; raid des guérilleros de, sur la terre ferme, 82; est menacée d'invasion, 85; des dispositions sont prises pour renforcer l'île de, 86; 93 n. 15; et la défense des îles avoisinantes, 87 (renvoi); les troupes de, à l'assaut d'une île, 90-92; l'évacuation de, est envisagée, 135. Voir aussi la Région de ChodoSok-to.
- Sok-to: une île dans la région de l'Haeju-man, 96.
- Songjin: 9 n. 56; 23; l'élément opérationnel 95.22 fait la surveillance de, 53; est bombardée, 55, 57, 63; le *Huron* subit le feu d'un canon près de, 63; attaque systématique, 99-100; bombardée par l'*Haida*, 125.
- Sosuap-to: 96, 109.
- Soyongong-do: 96.
- Sous-marins, ennemis, les: possibilité d'attaque par les, 18; un objet est erronément décelé pour un, 64; rapport sans fondement d'activité des, 130. Voir aussi les opérations antisous-marines.
- Spofford, le cap. R. T., Marine américaine: à la tête du groupe opérationnel 95.6, 22, 156.
- Squid* (mortiers) les: une partie de l'armement «Tribal», 5, 6; détonation de mines, 56.
- Staline: 8 n. 7; l'influence de sa mort, sur les pourparlers de trêve, 127.
- Steele, le cder R. M., MRC: commandant du *Nootka*, 104; attaque par les guérilleros, 115; opération de guérilla dans le secteur d'Haeju, 115; le don d'une épée, 117; et la capture d'un mouilleur de mines, 119-120; dates de service en Corée, 153; décoré de la DSC, 154.
- Stewart, le mat. bté J. G., MRC: citation, 155.
- Stickell*, le USS (destroyer): 55; l'opération «Squeegee», 57, 61 n. 17.
- Stone, J. F.: auteur d'un livre controversé, 8 n. 1.
- Stone, le Lt-col. J. R., commandant du *PPCLI*, 43.
- Struble, le v.-am. A. D., Marine américaine: cdt de la 7<sup>e</sup> Flotte, 22; 156 fait cadeau de son pavillon, 25.
- Sturgeon, le Lt C. A., MRC: 20.
- Sulgum-dong: 109.
- Sullivans*: voir le USS, *The Sullivans*.
- Sunchon (la Corée du Nord): 21.
- Sunchon (la Corée du Sud): 13.
- Sunwi-do: emplacement, 96; incursion de guérilleros, 123-124; 126 n. 16.
- Supo: est bombardée, 16.
- Suun-do: est bombardée, 75.
- Swallow*, le USS (dragueur de mines): au sein de l'élément opérationnel 95.22, 107; dans le secteur de Chodo, 114.
- Swanny Force* (la force «Swanny»): arrive à Chodo, 87; l'organisation de, 93 n. 14; une partie de, à Yonpyong-do, 97. Swanston, le Lt G. A., Marine britannique: dirige la force «Swanny», 93 n. 14.
- Sweet Adeline*, la patrouille: 125, 126; l'*Haida* fait une, 126.
- Swenson*: voir le USS, *Lyman X Swenson*.
- Sydney*, le (porte-avions) Marine australienne: participe à l'attaque de Wonsan, 74; les batteries d'Amgak, 78; à Hungman, 83; mission de protection auprès de l'*Athabaskan*, 84.
- Syngman Rhee, le président: voir Rhee, le président Syngman.

Taebu-do: Voir Te Bu Somu.

Taechong-do (Techong-do): 14-15; occupée par l'ONU, 61 n. 9; la chute d'un appareil sur, 74; secteur de ravitaillement en carburant à, 98, 111 n. 5.

Taedong-man, la (baie de Taedong): le *Cayuga* procède à des opérations, 75, 93 n. 5.

Taedong, la rivière: 34, 54, 64, 75.

Taegu: en danger, 6.

Taejon, la (ville): la chute de, 6, 15 (renvoi).

Taejon, le (village-Taechon): est bombardé, 15.

Taejongjok-to: 84.

Taesuap-to: emplacement, 96; raid sur, 103, 108-109».

Taewha-do: emplacement, 74-75; le bombardement de, 75, 78; est défendue et approvisionnée par les navires canadiens; 78-82; la chute de, 84-85; la chute de, cause tout un émoi, 85; est bombardée par le *Cayuga*, 92.

Taeyonpyong-do: Voir Yonpyong-do.

Taku Chaku: Voir Tokchok-to.

Tanchon: 23; 29 n. 33.

Tan-do: est bombardée, 80, 81.

*Taupo*, le (frégate néo-zélandaise): patrouille, le secteur de Chodo, 82; inflige des pertes assez lourdes à l'ennemi, 114-115.

Taylor, le cder P. D., MRC: commandant du *Sioux*, 4; l'opération Chinnampo, 33; décoré de la *Legion of Merit*, 40 n. 25, 155; dates de service en Corée, 153; décoré de la DSC, 154; citation, 155.

Taylor, le gén. Maxwell D., Armée américaine: remplace Van Fleet, 139 n. 2.

Te Bu Somu (Taevu-do): est bombardée, 18; emplacement, 29 n. 24. Te Chong (Techong), les îles: voir Taechong-do.

Température, la: voir le Climat.

Thackrey, le c.-am. L. A., Marine américaine: 39 n. 9. *Thaïlande*, le: corvette de, en Corée, 59.

*Theseus*, le (porte-avions) Marine britannique: est protégé par les navires canadiens, 25, 27; le typhon «Clara», 27; revient en Corée, 33; sur la côte ouest, 39, 44; sur la côte est, 52.

*The Sullivans*, le USS (destroyer): 125.

*Thomason*, le USS: voir le *John W. Thomason*.

*Thompsoit*, le USS (dragueur de mines): 126 n. 11; 130.

*Titania*, le USS (transport d'attaque): 56. Tito, le maréchal: 8 n. 7.

*Tobruk*, le (destroyer) Marine australienne: à Hungman, 83; est relevé par le *Cayuga*, 97.

Todd, l'aumônier, H., MRC: 27.

*Tognakis*: voir les «Donkeys».

Tokchok-to (Taku Chaku): est capturée, 16; emplacement, 29 n. 19; choisie par l'ONU, pour en conserver la possession, 53; unité de défense est établie à, 93 n» 15.

*Toledo*, le USS (croiseur): attaque de Wonsan, 67. Tomlinson, le c.-am. W. G., Marine américaine: 157. Torlesse, le cap. A. D., Marine britannique: 11. Torpilleurs, les: voir les Lance-torpilles.

Torpilleurs, les: la destruction des, de la Corée du Nord, 9 n. 53; au sein de l'élément opérationnel 95.22, 126 n. II.

*Train*, la flotte (train de navire de ravitaillement): pas assez nombreuse, dans la MRC, 28 n. 6; de la Marine américaine, 148. Transports d'attaque, les: l'évacuation de Chinnampo, 33 (renvoi); 37.

Triangle de fer, le: les forces de l'ONU avaient pénétré le, 51, 38<sup>e</sup> parallèle, le: les Nord-coréens franchissent le, 1 ; et le franchissement du, par les forces de l'ONU, 21, 41, 51, 60, 73 (renvoi).

*Triumph*, le (porte-avions) Marine britannique: 9 n. 44; dirige l'unité opérationnelle 96.53.1, 11; est protégé par les navires canadiens, 14, 18.

*Trois navires à l'ouest*, les (désignation): 4.

Truman, le président Harry: 1, 2, 3; proclame le blocus, 7, 8, n. 5.

*Tucker*, le USS: voir le *Henry W. Tucker*.

Tungsan got: voir la pointe Fankochi. Tutte, le It D. F., MRC: décoré de la DSC, 154.

*Tyne*, le (ravitailleur) Marine britannique: sur la côte ouest, 137; l'évacuation des îles, 141; des matelots sont empruntés du *Huron*, 145 n. 2.

Typhons, les: la fréquence des, 7.

Typhon «Clara», le: les navires canadiens subissent des dommages, 27; 74.

Typhon «Marge», le: 67. Typhon «Ruth», le: 74.

Ui-to (Wi-do): emplacement, 15, 29 n. 17.

Umido: 59.

Ung-do: emplacement, 64, 83; la vulnérabilité de, 88; est attaquée, 89; aux mains des communistes, 89; l'opération «Cheerful», 90-92; tir aérien contre, 92. Unggi: 9 n. 56.

Unités opérationnelles, les:  
 95.1.4, 95.1.5, 95.1.6: organisation, 128, 139 n. 158.  
 95.12.1: organisation, 86.  
 95.12.2: org., 87; les navires de «Worthington» prêtent leur concours, 100; autre réf., 101.  
 95.12.3: org., 87. 95.12.4: org., 87, 96.  
 96.53.0, 96.53.1, 96.53.2 et 96.53.4: org., 11; les navires canadiens en font partie, 11, 13, 16, 17-18.

Unwin, le cap. J. H., Marine britannique: 22; 28 n. 10.

Upcho-ri: 98.

Uri-do: 82.

URSS, l': ne siégeait pas au Conseil de sécurité, 1; les chars T-34 de, 6 (renvoi); 9 n. 51; le délégué de, propose l'armistice, 60; l'équipe d'inspection, 111 n. 1; est d'accord, pour l'armistice, 127-128.

*Ute*, le USS (remorqueur de sauvetage): 106.

Usines hydro-électriques: Yalou, 26; attaque aérienne, 105-106. *Valley Forge*, le USS (porte-avions): dans les eaux coréennes, 9 n. 44; appareil abattu par le, 9 n. 54; avec la 7<sup>e</sup> Flotte, 29 n. 47; l'am. Mainguy est transporté à bord du, 130.

Vandenberg, le gén. Hoyt, l'Aviation américaine: visite en Corée, 42 (renvoi) la suprématie aérienne de l'ONU, 73 (renvoi).

Vander-Hagen, le premier-maître G. C., MRC: décoré de la BEM, 154.

Van Fleet, le It-gén. James, Armée américaine: remplace Ridgway, 48; son opinion au sujet des pourparlers de trêve, 51; nie avoir donné l'ordre d'un «cessez-le-feu», 93 n. 1; la reprise de l'offensive, 127; est remplacé par le gén. Taylor, 139 n. 2.

*Van Galen*, le (destroyer hollandais): dans le golfe du Yalou, 54, 64; à Hungman, 83; à Chodo, 87, 92; dans la région de l'Haeju, 98.

Vanhaff, le premier-maître G. E., MRC: citation, 155. Vishinski, Alexei: 127.

Voies ferrées, les: en Corée, 7, 9 n. 49; le *Nootka* essaie d'effectuer un débarquement pour y faire l'examen des, 55-56 réparations à exécuter aux, 63; l'interruption de la circulation, 99. Voir aussi les communications et la destruction de trains.

Walker, le It-gén. W. H., Armée américaine: commandant de la Huitième Armée, 26 (renvoi); perd la vie dans un accident, 41; porte une part de la responsabilité de la défaite, 41 et renvoi.

*Walker*, le USS (destroyer d'escorte): 121; 126 n. 11.

*Warramunga*, le (destroyer australien): sur la côte ouest, 19; au sein de la Force opérationnelle 91, 29 n. 26; et le débarquement de Wonsan, 23; le golfe du Yalou, 33; l'opération de Chinnampo, 33-35; au sein de l'élément opérationnel 95.12, 39 n. 3, 64, 107.

*Wave Chief*, le (pétrolier) Marine britannique: 75.

*Wave Knight*, le (pétrolier) Marine britannique: et la course au ravitaillement, 45, 50 n. 19.

*Wave Prince*, le (pétrolier) Marine britannique: 15.

Welland, le cder R. P., MRC: commandant de l'*Athabaskan*, 4; visite Ochon-to, 15; l'opération de Chinnampo, 34; l'agrafe DSC et la *Legion of Merit*, 40 n. 25; 154; 155; et la course au ravitaillement, 45-46; dates de service en Corée, 153; citation, 155.

West, le lt-chirurgien C. A., MRC: soigne les survivants d'un appareil abattu, 79; citation, 155.

*Whitesand Bay*, le (frégate) Marine britannique: remplace le *Sioux*, 60; à Taewha, 81; à Chodo, 81, 87.

Williams, le premier-mtre Richard, MRC: citation, 155. Williamson, le cap. L., Marine américaine: 156.

Willoughby, le maj.-gén. C. A., Armée américaine: critique de son ouvrage, 26 (renvoi); 41 (renvoi); 42 (renvoi).

Willoughby, le lt-chirurgien D. V., MRC: aux soins des blessés, 92. Wilson, le cder W. H., MRC: 153.

Wilson, l'aumônier John, MRC: 121.

Wilson, le col., Armée américaine: 36.

*Windchasers*, le Club: voir le Club des chasseurs de vent. Winter, le premier-mtre Reginald, MRC: habile artilleur, 63.

*Wiseman*, le USS (escorte): 130.

*Wolf Pack*, force de guérilleros (meute de loups): à Yonpyong, 97-98; les chefs de, disparus en mer, 104; raid, sur la terre ferme, 109, 123-124; l'opération «Siciro», 118. Wollae-do: 100-101.

Wolmi-do: 43.

Wolsa-ri, la péninsule: est bombardée, 81, 83, 87, 89, 137; description, 93 n. 9.

Wonsan: 9 n. 56; le débarquement de, 21, 22 (renvoi), 23, 24, 26, 49 n. 1; l'évacuation de, 38, 40 n. 27 et 28; attaquée, 52; l'ONU prend possession des îles de, 52-53; le siège de, 53; la description de, 58; le *Sioux* à, 59; la proposition de tenir la Conférence à, 60; la coordination des attaques à, 67, 74.

Wood, le mtre F., MRC: en service, le *JML-302*, 93 n. 19.

*Worcester*, le USS (croiseur): 23.

Wright, le cap. J. M. P., Marine américaine: 157.

Wrigley, le mat. Walter, MRC: légèrement blessé, 121 (renvoi).

Yak, (appareil): attaque une frégate coréenne, 52.

Yalou, le: les forces de l'ONU préparent leur avance vers le, 21; les troupes coréennes atteignent le, 25; les aménagements hydro-électriques sur le, 26; la navigation sur le, 68; les usines hydro-électriques sont attaquées, 105-106, 112 n. 22.

Yalou, le golfe du: 12; patrouille contre les transports maritimes dans le, 52, 68, 69; l'ONU exerce un contrôle sur les îles, 52-53; la capture d'un bateau de pêche dans le, 54; et la capture d'une jonque, 58; le danger d'une attaque aérienne dans le, 61 n. 12; le *Cayuga* patrouille le, 68, 69, 76; les îles du, sont susceptibles d'être attaquées, 74.

Yang-do: 107; est attaquée par l'ennemi, 112 n. 14; est protégé par les navires de l'ONU, 123, 125; les raids sont exécutés de, 132; le *Huron* s'échoue à, 138.

YMS: 29 n. 26.

YMS-301, le (dragueur de mines coréen): 37.

YMS-302, le (dragueur de mines coréen): 37.

YMS-303, le (dragueur de mines coréen): 34.

YMS-306, le (dragueur de mines coréen): collabore avec la MRC, 19; l'opération de Chinnampo, 37.

YMS-307, le (dragueur de mines coréen): en service avec les navires canadiens, 19.

YMS-308, le (dragueur de mines coréen): 34.

YMS-502, le (dragueur de mines coréen): collabore avec la MRC, 15.

YMS-510, le (dragueur de mines coréen): collabore avec le *Cayuga*, 67.

YMS-511, le (dragueur de mines coréen): collabore avec le *Cayuga*, 66.

YMS-512, le (dragueur de mines coréen) : collabore avec le *Cayuga*, 66-67; transporte les blessés du *Sioux*, 89.

Yo-Dolmi (P'almi-do): 17; 29 n. 22.

Yohaejin: 108.

Yokohama: 121.

Yokosuka: 44; 63; 151 n. 8.

Yongdok: 9 n. 48.

Yonghung-do: Voir Ryanku.

Yongmae-do: 96; est menacée d'une attaque par l'ennemi, 105; l'attaque de l'ennemi est repoussée, 109; emplacement, 112 n. 20; l'opération *Siciro*, 118-119.

Yonpyong-do: une unité de défense sur, 87; 93 n. 15; 96; 97; 104; 117; visite du v.-am. Dyer, 98; le QG des guérilleros sur, 109; les guérilleros de, sur la terre ferme, 109-110; 115-116.

Yosu: 9 n. 56; est bombardée par le *Cayuga*, 13.

Yougoslavie la.: 8 n. 7 et 13.

Youjiku-to (Osik-to): attaquée par les navires canadiens et coréens, 19; est bombardée, 20.

Yudam-ni: 32.

Yuk-som: 96; est occupée par les guérilleros (amis), 104.

Yuk-to: est menacée d'invasion, 100; est capturée par l'ennemi, 102.

Yungmahap, la pointe de: emplacement, 97; 102.

## *Table des matières*

	PAGE
Préface.....	iii
Notes bibliographiques.....	v
 <b>CHAPITRE</b>	
I «Trois navires à l'Ouest».....	1
II De Pusan jusqu'au Yalou.....	11
III L'intervention chinoise.....	31
IV L'attaque chinoise est endiguée.....	41
V Offensives et contre-offensives terrestres.....	51
VI Début de la campagne des îles.....	63
VII La défense des «îles amies».....	73
VIII Surtout dans la région de l'Haeju-Man.....	95
IX L'impasse dans les îles.....	113
X Destruction de trains sur la côte orientale.....	127
XI Une trêve précaire.....	141
 <b>APPENDICES</b>	
A Organisation, administration et approvisionnement des destroyers de la MRC sur le théâtre coréen.....	147
B Officiers supérieurs des destroyers canadiens qui ont servi en Extrême-Orient (1950-1955).....	152
C Service des navires de guerre canadiens de Sa majesté dans les eaux coréennes.....	153
D Honneurs et distinctions obtenus par des officiers et des hommes de la Marine royale du Canada qui ont servi en Corée, de 1950 à 1955.....	154
E Organisation du commandement des forces navales de l'ONU en Corée du 19 février au 3 avril 1951.....	156
F Organisation de commandement des forces navales de l'ONU en Corée, 10 avril 1951.....	157
G Organisation du groupe opérationnel 95.1 sur la côte ouest de la Corée, à partir du 1er janvier 1953.....	158
H Glossaire de termes techniques et abréviations.....	159
I Opérations dans les eaux coréennes de la MRC.....	160
J Bibliographie des sources imprimées.....	161
Index.....	169