

chasse *Sea Fury* et des *Firefly* et *Avenger* antisous-marins. Les premiers comptent parmi les avions à motopropulseur les plus rapides au monde, tandis que les *Firefly* et les *Avenger* sont spécialement équipés pour la chasse antisous-marine.

Le *Shearwater*, mis en service en décembre 1948, à Dartmouth (N.-É.), est la base de terre des 18^e et 19^e groupes de transport de l'aéronautique navale, du groupe d'entraînement aérien, de l'unité des nécessités d'effectifs pour la flotte et des écoles du personnel de l'aéronautique navale. Autrefois administré par le Corps d'aviation royal canadien, le *Shearwater* est passé à la Marine royale canadienne immédiatement avant d'être mis en service.

Les deux croiseurs, longs de 500 pieds, sont armés de neuf pièces de six pouces et d'une puissante batterie antiaérienne. Leur équipage compte près de 800 hommes chacun et leur vitesse dépasse 30 nœuds. L'*Ontario*, achevé vers la fin de 1945 et réarmé du tout au tout depuis, est un des navires les mieux armés de sa classe.

Les destroyers de la classe des tribus déplacent environ 2,000 tonnes et sont les navires les mieux armés de leur type. Trois d'entre eux, de construction britannique, ont participé à plusieurs combats durant les dernières années de la guerre. Ce sont, par ordre de construction, l'*Iroquois*, le *Huron* et le *Haida*. Les quatre autres, sortis des chantiers canadiens, sont les premiers navires de guerre à turbines construits au Canada.

Le *Crescent* et le *Crusader*, destroyers plus petits que ceux de la classe des tribus, déplacent 1,700 tonnes. L'*Algonquin* et le *Sioux*, destroyers canadiens de la classe V, déplacent aussi 1,700 tonnes. Relativement nouveaux, tous deux ont néanmoins été au combat. Les frégates et les dragueurs de mines du type *Algerine*, conçus durant la guerre comme navires d'escorte et de chasse antisous-marine, déplacent respectivement 1,445 et 1,000 tonnes.

Plusieurs modifications radicales ont été apportées, à titre d'essai, au poste d'équipage du *Sioux*. On y a aménagé un réfectoire où les matelots se servent eux-mêmes et qui est séparé du dortoir. Dans le dortoir, des lits-placards pliants remplacent les hamacs. Bien que cafétéria et lits-placards ne soient pas rares pour ce qui est des gros navires, c'est la première fois qu'on les adopte exclusivement à bord d'un destroyer de la marine canadienne ou britannique.

En 1949, la Marine royale canadienne a entrepris le plus vaste programme de construction de navires de toute son histoire en temps de paix. Des contrats ont été adjugés en vue de la construction d'un brise-glace moderne, de trois navires d'escorte antisous-marins du dernier modèle, de quatre dragueurs de mines côtiers et d'un bateau gardien de barrage. En août 1950, on a annoncé que le programme serait accéléré et amplifié.

Formation.—Alors qu'avant la guerre l'entraînement spécialisé des officiers et des matelots devait utiliser presque uniquement les facilités de la Marine royale, l'amélioration et la modernisation des bases d'Halifax et d'Esquimalt ainsi que les facilités plus nombreuses de la flotte canadienne ont permis à la Marine royale canadienne de se charger de l'instruction de ses effectifs, sauf dans quelques rares domaines très spécialisés.

Le *Cornwallis*, à Cornwallis (Nouvelle-Écosse), le plus grand centre d'instruction du Commonwealth britannique durant la guerre, a été remis en service le 1^{er} mai 1949 pour assurer l'instruction élémentaire de toutes les recrues des troupes permanentes.