

**BAPTÊME
ET MISE EN SERVICE DE
L'IROQUOIS**

LE 29 JUILLET 1972

AUX CHANTIERS DE LA MARINE INDUSTRIE LIMITÉE, SOREL, QUÉBEC

**BAPTÊME
ET MISE EN SERVICE DE
L'IROQUOIS**



C'est toujours un moment heureux lorsqu'un nouveau navire, comme l'*Iroquois*, s'aligne avec la Flotte pour la première fois. En effet, le navire réunit trois caractéristiques en une seule: il est la somme de perfectionnements techniques avancés, il représente la conception la plus moderne d'un navire de guerre et il constitue un défi exaltant pour l'équipage.

La conception et la construction de l'*Iroquois* ont nécessité de l'imagination, de l'initiative, du travail d'équipe et de l'adresse du plus haut calibre. J'aimerais féliciter tous ceux dont le travail a permis de construire et d'équiper ce majestueux navire.

La mise en service de ce destroyer porte-hélicoptères, le premier de sa classe, importe au plus haut point: le navire apporte des forces neuves et une puissance accrue au sein des forces navales qui servent le Canada en mer.

C'est un grand jour pour nous tous. Aujourd'hui, le navire commence à vivre.

Je suis convaincu que les officiers et les hommes qui vont bientôt monter à bord du navire, et ceux qui les suivront, comprendront qu'en recevant l'écusson et les noms de batailles du premier *Iroquois*, ils s'engagent à montrer que le nouveau navire fera honneur à la carrière passée de son prédécesseur dont l'exemple leur servira de guide. C'est confiant et sûr des résultats à venir que je leur souhaite bonne route et bonne chance.

E.J. Benson
Ministre de la Défense nationale



L'Iroquois, premier des nouveaux destroyers porte-hélicoptères, se distingue de façon notable des destroyers actuels de la flotte canadienne, tant du point de vue technique que par les rôles qu'il est appelé à remplir. Les plus récents progrès techniques appliqués à bord du navire en font un instrument plus efficace pour la lutte anti-sous-marine, tout en étant doté d'une puissance d'autodéfense sensiblement améliorée et des moyens nécessaires pour appuyer des opérations terrestres.

Outre son rôle premier, le navire peut satisfaire à une série d'autres besoins, notamment la recherche par secteur, la protection des convois, la défense aérienne et l'appui amphibie. Grâce à son système hautement perfectionné de commande et de direction par ordinateurs, le navire se révélera très efficace pour diriger d'autres navires, avions et sous-marins, et pour en coordonner les mouvements, au cours de missions opérationnelles.

À l'instar du travail d'équipe manifesté par ceux qui ont conçu et construit ce majestueux navire, dont les innovations principales sont à l'avant-garde du génie maritime mondial, un travail d'équipe s'impose maintenant de la part de l'équipage s'il veut remplir les tâches qui lui sont assignées. Je suis convaincu que les normes élevées d'adresse et de matelotage, qui n'ont jamais fait défaut au Commandement maritime, persisteront.

Aux capitaine, officiers et hommes de *L'Iroquois*, je souhaite la bienvenue au nom de leurs compagnons d'arme, et présente mes meilleurs voeux de bonne route et d'une carrière heureuse et remplie de succès.

F.R. Sharp
Général

CHEF DE L'ÉTAT-MAJOR DE LA DÉFENSE



La mise en service de l'*Iroquois* ajoutera un nom prestigieux à la liste des navires qui servent dans les Forces canadiennes. Une nation reconnue pour son courage, son adresse et sa détermination au combat a donné son nom au navire. C'est le même nom qu'a porté avec distinction un navire qui s'est illustré dans de nombreux combats pendant la Seconde Guerre mondiale et au cours de la Guerre de Corée.

Le navire est le fruit d'une conception entièrement nouvelle; il constitue une nouvelle preuve de la détermination du Canada à améliorer constamment les normes de sa technique de construction navale. Les améliorations et les innovations réunies dans l'*Iroquois* représentent des progrès appréciables qui se situent à la limite des connaissances dans le domaine du génie maritime.

L'*Iroquois* se joint à la flotte à un moment où ses caractéristiques avancées et uniques sont nécessaires et vivement attendues. Le navire peut mener seul et avec beaucoup d'efficacité diverses opérations navales, tout en possédant les qualités nécessaires pour fournir les services de contrôle à une équipe fortement dispersée d'avions à long rayon d'action, de navires et d'hélicoptères, à un degré jamais atteint auparavant par un navire de guerre canadien. Ce destroyer polyvalent et ses navires-jumeaux qui ne sont pas encore en service, ont été conçus pour relever rapidement tous défis qui leur seront posés dans l'avenir, et pour apporter une contribution importante aux Forces canadiennes, dans l'intérêt de notre pays et de ses alliés.

Je félicite les auteurs de la conception et de la construction du navire.

Au capitaine, aux officiers et hommes de l'*Iroquois*, j'offre mes meilleurs vœux de bonne route et de réussite.

A handwritten signature in dark ink, appearing to read 'R. W. Timbrell'. The signature is fluid and cursive.

R.W. Timbrell
Contre-amiral
Chef du Commandement Maritime



LE NAVIRE · LES FONCTIONS · L'ÉQUIPE

CONSTRUCTION

La technique de construction par unité, mise au point dans des chantiers navals canadiens, a servi à construire le navire. Au lieu de recourir à la méthode conventionnelle de construction à partir de la quille, on a utilisé des unités séparées préfabriquées qu'on a ensuite transportées sur l'emplacement des travaux de construction pour les installer en vue d'être soudées en place de façon définitive.

Cette méthode permet de construire le navire par sections, à l'abri des intempéries. Il est aussi possible de déplacer chaque section à l'intérieur de l'atelier de fabrication de façon à donner au navire l'attitude la plus favorable aux travaux d'érection et de soudure.

Par cette méthode, plusieurs fabricants d'acier de structure peuvent travailler en même temps à différentes parties du navire. Les plans sont tels qu'il serait inutile, dans ces circonstances, de consulter le constructeur de navire. Les sections pourraient être expédiées au chantier naval qui deviendrait en fait une usine d'assemblage. Il serait ainsi possible de parvenir à un rythme élevé de production s'il le fallait.

On s'est particulièrement penché sur la continuité de la résistance là où il fallait pratiquer des ouvertures assez grandes dans les ponts de résistance afin de pouvoir retirer des appareils ou les réparer par remplacement, et afin de faire passer les tuyaux d'admission et d'échappement des turbines à gaz.

L'*Iroquois* est entièrement soudé; toutes les soudures ont été radiographiées afin de déceler les défauts cachés. Beaucoup d'aluminium a servi à construire l'intérieur et le hangar du navire dont la stabilité s'est ainsi trouvée améliorée par la réduction de poids. Les petites cloisons intérieures sont faites de panneaux d'aluminium moulés sous pression et revêtus de formica dans les quartiers de l'équipage afin d'en faciliter l'entretien et de leur donner une apparence gaie.

On a nettoyé et traité à fond toutes les parties métalliques afin de préserver pendant longtemps les ponts découverts, les fonds et les compartiments internes.



ARMEMENTS

Armes: Deux hélicoptères *Sea King* CHSS-2 de lutte anti-sous-marine, armés de torpilles autoguidées Mark 46.

Deux tubes triples lance-torpilles Mark 32; torpilles Mark 46.

Un mortier Mark 10 de lutte anti-sous-marine.

Un canon automatique de 5"/54 à double usage.

Système de missiles canadiens *Sea Sparrow* pour la défense ponctuelle.

Bandelettes (3 pouces) antiradars et lance-roquettes de 10,3 cm.

L'armement du navire a d'abord été conçu pour lui permettre de poursuivre et de détruire des sous-marins; d'autre part, le système de missiles *Sea Sparrow* pourvoit à la défense aérienne ponctuelle. On a réduit les dimensions et le coût du navire à des valeurs minimales qui le rendent toutefois capable de remplir ses fonctions principales ainsi que d'autres missions secondaires, notamment la poursuite et la destruction des navires de surface, le bombardement des côtes à l'appui de troupes, la surveillance des côtes et la protection des navires de surface.

L'ensemble de l'ordinateur et des écrans constitue le coeur du système d'armements. La plupart des autres pièces d'armements lui sont reliées d'une façon ou d'une autre. Ainsi, le canon, les missiles, les torpilles et le mortier peuvent automatiquement entrer en action, à une seconde d'avis, sous la direction du personnel de quart dans la chambre des opérations.



SYSTÈME DE PROPULSION

Le navire est muni de deux arbres, mus l'un et l'autre par une turbine à gaz d'une puissance de 25 000 chevaux à l'arbre, dans des conditions de plein régime, et par une autre turbine à gaz de 3 750 chevaux à l'arbre, utilisée en croisière. La turbine en usage, que ce soit la plus puissante ou celle qui sert en croisière, entraîne une hélice à cinq pales et à pas variable, par l'intermédiaire d'un mécanisme central d'arbres et d'engrenages.

La sélection et la commande des moteurs et du pas de l'hélice se font à partir de la passerelle ou de la chambre de contrôle des machines. Les turbines à gaz sont automatiquement reliées à l'engrenage principal, ou en sont séparées, par des embrayages synchronisés, automatiques et pneumatiques.

Une turbine à gaz à propulsion diesel ou électrique constitue le système auxiliaire. La conception et l'installation du système de propulsion et du système auxiliaire leur permettent d'encaisser les dommages subis au combat.



APPAREILS ÉLECTRIQUES

L'Iroquois possède des systèmes électriques et électroniques complexes et très étendus. Les turbines à gaz et les moteurs diesels actionnent des génératrices qui produisent assez de courant alternatif pour pourvoir à l'éclairage aux besoins en électricité d'une ville de 27 000 habitants.

Les armements, le radar, les commandes des machines, les appareils de communications, l'équipement de ventilation, de climatisation et de cuisine, dépendent tous de l'énergie électrique. Des fils d'une longueur de plus de 144 milles distribuent l'énergie électrique à au moins 12 000 moteurs individuels et unités électroniques.

La division de l'énergie électrique dirige un système complexe de communications internes, qui permet au commandant d'être en liaison directe avec chaque partie du navire. Outre les systèmes de diffusion phonique et les téléphones spéciaux qui servent à l'amarrage, au système de sécurité et au ravitaillement en carburant en mer, il y a un interphone direct de 100 lignes et un réseau de téléphone automatique de 106 lignes, comparable à un service de téléphone public.



ÉLECTRONIQUE

L'Iroquois ajoute une nouvelle dimension à l'électronique de la flotte, en faisant grand usage des ordinateurs numériques entièrement à transistors afin de diriger les principaux systèmes de détection et d'armements.

Le centre névralgique du navire réside dans un système de contrôle et de commandement par ordinateur, qui dispense une appréciation immédiate des renseignements, résout des problèmes tactiques et transmet automatiquement des données à d'autres navires.

Le navire dispose d'un radar moderne pour guider le tir d'artillerie et les missiles, naviguer et donner l'alerte en cas d'attaque aérienne ou en surface.

Le sonar de coque et le sonar à profondeur variable sont des appareils de conception canadienne perfectionnée. Les données qu'ils recueillent sont transmises au système de lutte sous-marine commandé par ordinateur numérique, qui est relié pour sa part au système central de commandement et de contrôle.



Des communications radios variées sont possibles depuis les basses jusqu'aux ultra-hautes fréquences. Un système télécommandé conçu et construit au Canada permet d'utiliser par bouton-poussoir l'équipement émetteur-récepteur situé à plus de 30 postes de fonctionnement sur le navire, mettant ainsi en œuvre un des systèmes de communications les plus perfectionnés et les plus souples utilisés à bord des navires de guerre dans le monde entier.

Le navire est équipé d'aides à la navigation électroniques et modernes ainsi que d'un phare aérien de navigation à l'usage des hélicoptères.

La plupart des appareils électroniques sont entièrement à transistors et sont conçus d'après une technique avancée qui leur confère souplesse, sûreté et une aptitude à bien fonctionner.

SYSTÈME DE SÉCURITÉ ET DÉCONTAMINATION

L'*Iroquois* est muni d'un vaste système de sécurité dont les unités situées à l'avant et à l'arrière peuvent fonctionner de façon indépendante. Toutefois, un poste de commandement du système de sécurité coordonne normalement l'action des deux unités; entièrement automatisé, le poste se situe au centre du navire, dans la chambre de contrôle des machines.

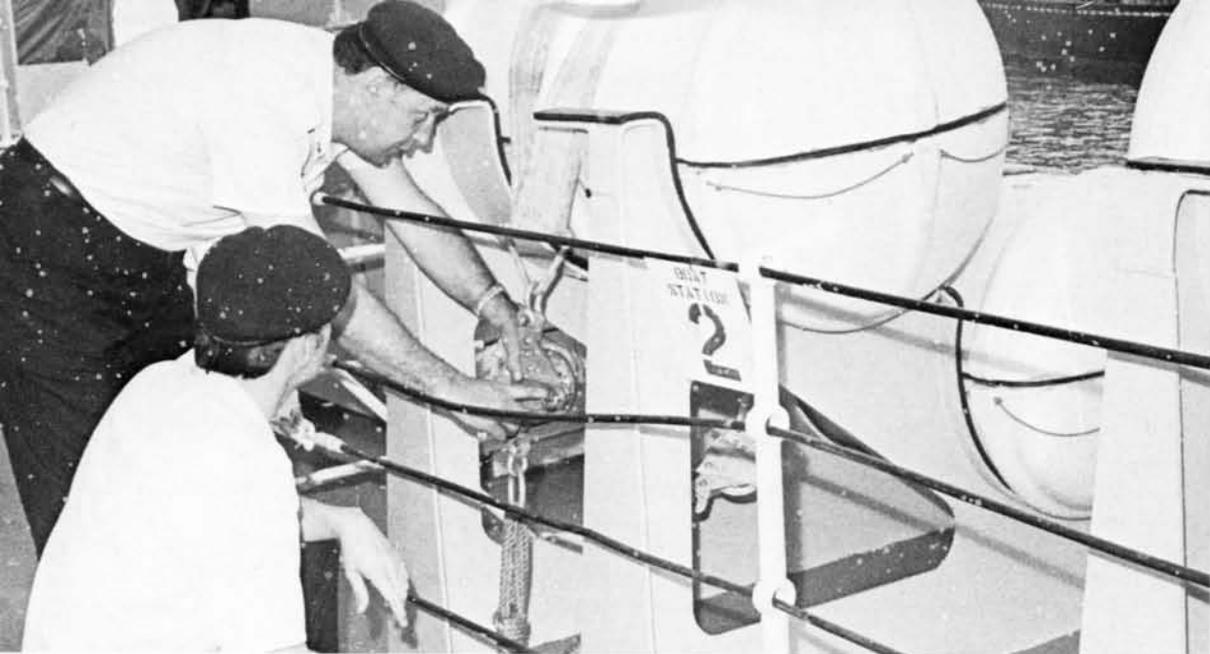
Afin de réduire les dangers d'inondation et d'empêcher la contamination du système de climatisation par des gaz, des bactéries ou des retombées radioactives, on a construit la coque sans hublot. L'aspiration des liquides accumulés dans la cale et dans les compartiments du pont inférieur se fait au moyen d'éjecteurs actionnés par le tuyau général d'extinction. Une pompe portative à grand débit est placée à un endroit stratégique du navire.

Les pompes fournissent la pression dans un tuyau général d'extinction qui alimente les bornes d'incendie sur le navire. La peinture est à l'épreuve du feu.

Un système de lutte contre les incendies, doté de deux agents extincteurs, a été installé dans le hangar et sur le pont d'envol. Le navire possède aussi un système d'extincteurs à mousse carbonique relié directement par tuyaux à la chambre des machines et au pont d'envol. Les dangers d'incendie sur le pont sont bien moindres dans le cas de l'hélicoptère mû par une turbine que dans celui de l'appareil propulsé par un moteur à pistons; en effet, le carburant utilisé par les *Sea King* possède à peu près les mêmes propriétés que l'huile diesel et est donc beaucoup moins volatile que le carburant à indice élevé d'octane.

Le navire peut être isolé contre une attaque nucléaire, biologique ou chimique; il dispose d'appareils de climatisation qui pourvoient aussi à la circulation et à la purification de l'air. Les membres de l'équipage qui ont été exposés aux agents ou aux radiations peuvent être décontaminés dans l'un ou l'autre des compartiments prévus à cette fin à l'avant et à l'arrière du navire. Advenant une attaque nucléaire, un système de "pré-arrosage" peut être mis en marche. Le navire est aussi en mesure d'arroser les surfaces contaminées sur les ponts découverts.

Tous les détails du système de sécurité du navire sont conçus selon la forme caractéristique de la coque, qui dote le bâtiment d'une stabilité positive, peu importe les dommages qu'il peut encaisser.



MATÉRIEL MÉDICAL ET DE SURVIE

L'*Iroquois* possède des placards étanches à l'air où se trouvent des canots gonflables en caoutchouc, destinés au sauvetage en mer. Ces canots, qui peuvent accommoder 20 hommes, se gonflent automatiquement au contact de la mer, ou au moyen de la pression hydrostatique. Outre les rations d'urgence, chaque canot transporte du matériel de survie, des écopes pliables, une ancre flottante, un couteau flottant à fourreau et un sifflet en plastique. Les canots sont munis d'un auvent qui protège ses occupants du vent, du soleil et des intempéries.

L'infirmerie est équipée de quatre couchettes, d'une salle de bain, d'une table d'opération dotée d'un éclairage ultramoderne, d'armoires bien approvisionnées en produits pharmaceutiques et médicaux ainsi que d'installations permettant d'établir des diagnostics. L'antichambre de la cafétéria des sous-officiers supérieurs peut servir de salle d'opération ou d'infirmerie en cas d'urgence pendant le combat.

HABITABILITÉ

L'habitabilité à bord d'un navire constitue un aspect militaire tout aussi important que les autres considérations militaires. Dans le cas de l'*Iroquois*, on a tenté de créer un milieu confortable et plaisant, d'atteindre un degré convenable d'intimité, de fournir des installations et un mobilier appropriés ainsi que des armoires pour les effets personnels, et de fournir des services qui répondent aux besoins de chaque matelot. Dans l'ensemble, ces objectifs ont été atteints.



L'équipage de l'*Iroquois* dort dans des couchettes superposées sur deux ou trois niveaux; les couchettes sont munies d'un matelas en mousse de caoutchouc, d'un oreiller et d'une liseuse. Le navire est climatisé; la température et l'humidité y sont partout régularisées. Un vestiaire équipé de cases en aluminium dernier cri, de tiroirs supplémentaires pour y remiser des effets personnels, de miroirs et de prises de courant pour rasoirs électriques fait aussi partie des installations. Des douches à eau chaude et des salles de bain immaculées rendront la vie en mer plus confortable. Chaque lieu de séjour possède une salle de récréation où l'on peut passer les heures libres. En outre, une pièce séparée a été aménagée en centre de loisirs et de cinéma.



Les cabines des officiers logent un ou deux hommes, sauf deux d'entre elles qui peuvent recevoir chacune quatre officiers subalternes. Les locaux réservés au commandant et aux officiers supérieurs comprennent des bureaux et des appartements.

Une mess qui opère comme une cafétéria est adjacent à une cuisine centrale, munie d'appareils électriques. La cuisine comprend une boulangerie, des sections où l'on confectionne les pâtisseries, d'autres où se trouvent la viande et les légumes, une laveuse à vaisselle et un broyeur d'ordures.

La principale salle à dîner peut aussi servir de salle de récréation pendant la soirée. Des lampes fluorescentes fournissent l'éclairage. Une salle à dîner séparée et située à proximité est réservée aux sous-officiers supérieurs.

Le navire transporte des provisions congelées suffisantes pour une période de 90 jours, comparativement à 14 jours à bord des escorteurs de la Seconde Guerre mondiale.

COMMANDER D.N. MACGILLIVRAY
COMMANDANT



ÉQUIPAGE

LIEUTENANT-COMMANDER M.H.D. TAYLOR – COMMANDANT EN SECOND

OFFICIERS	LIEUTENANT-COMMANDER	R.W. HAHN	OFFICIER – INGÉNIEUR – MÉCANICIEN
	LIEUTENANT-COMMANDER	D.M. ROBINSON	OFFICIER – COMBATS
	LIEUTENANT-COMMANDER	J.G. DEAN	INGÉNIEUR – MÉCANICIEN DES SYSTÈMES DE COMBAT
	LIEUTENANT-COMMANDER	J.R. ANDERSON	OFFICIER – OPÉRATIONS
	LIEUTENANT (M)	K.M. ISLES	PREMIER INGÉNIEUR – MÉCANICIEN
	LIEUTENANT (M)	E.A. MANNING	OFFICIER ADJOINT – ARMEMENTS
	LIEUTENANT (M)	M.P. KIRKHAM	OFFICIER – GUERRE ANTI-SOUS-MARINE
	LIEUTENANT (M)	M.R. COOPER	OFFICIER – APPROVISIONNEMENTS
	LIEUTENANT (M)	C.K. HAINES	OFFICIER NAVIGATEUR
	LIEUTENANT (M)	J.R. MARSHALL	OFFICIER – ARMES AÉRIENNES ET DE SURFACE
	LIEUTENANT (M)	R.J. NEVEU	OFFICIER ADJOINT – OPÉRATIONS
	LIEUTENANT (M)	E.P. STACK	OFFICIER DE PONT
	LIEUTENANT (M)	T. FORBES	INGÉNIEUR – MÉCANICIEN ADJOINT – SYSTÈMES DE COMBAT
	LIEUTENANT (M)	R.N. POWELL	OFFICIER – COMMUNICATIONS
	LIEUTENANT (M)	D.E. COLLINSON	OFFICIER – GUERRE ÉLECTRONIQUE
LIEUTENANT-COMMANDER	L.A. ASHLEY	OFFICIER – DÉTACHEMENT DES HÉLICOPTÈRES	

PATRON ADJ-C (M) D.J. TRACEY – TRACEUR RADARISTE 271

SERVICE DES SYSTÈMES DE COMBAT TRACEURS RADARISTES 271	ADJ-M (M) J. SEAWARD	CPL-C (M) M. BARIL	SDT (M) J. BARIL
	ADJ (M) L. FILLION	CPL (M) J. ARSENAULT	SDT (M) J. BÉLANGER
	SGT (M) P. GODFREY	CPL (M) J. COLLINS	SDT (M) F. FOX
	CPL-C (M) J. GAUTHIER	CPL (M) D. KOVACS	SDT (M) J. MARTIN
		CPL (M) P. PERRON	SDT (M) R. VERMEULLEN
			SDT (M) J. GROVER

TECHNICIEN EN AÉRONAUTIQUE 513 ADJ (M) W.J. COOPER

SIGNALEURS (MER) 261 ADJ-M (M) J. CARNAHAN SGT (M) H. BAXTER SGT (M) H. PEARCE CPL (M) S. LANGLOIS SDT (M) P. BROWN

RADIOS (MER) 251	ADJ-M (M) C. VENNAL	CPL (M) P. NICHOLS	SDT (M) M. KENNEDY
	ADJ (M) G. COFFIL	CPL (M) R. SCOTT	SDT (M) L. LAFFIN
	ADJ (M) K. JESSUP	CPL (M) W. SHORT	SDT (M) J. LAVOIE
	ADJ (M) W. SEWARD	CPL (M) R. TAYLOR	SDT (M) W. MATHESON
	ADJ (M) L. STANBROOK	CPL (M) M. ZILKOWSKI	SDT (M) R. MARLEAU
	SGT (M) H. KEMP	SDT (M) J. BOUCHARD	SDT (M) G. MEERY
	CPL (M) R. BELLEMARE	SDT (M) S. DUMAS	SDT (M) L. STEWART
	CPL (M) D. FULFORD	SDT (M) W. GNATIUK	SDT (M) M. WARBURTON
	CPL (M) D. KEMP	SDT (M) G. HAMMOND	SDT (M) H. VANDENHEUVEL
	CPL (M) M. LAVERGNE	SDT (M) S. HOOD	

SPÉCIALISTES DE LA CONDUITE DU TIR 071 ADJ-M (M) P. SMEDLEY SGT (M) L. FISHER CPL (M) T. POWER
ADJ (M) B. LOUGHNAM SGT (M) J. STEWART CPL (M) T. WEST
SGT (M) F. CAMERON CPL (M) W. BOUCHER CPL (M) J. YOUNG
SGT (M) D. ELLIOT CPL (M) G. BYZEWSKI SDT (M) H. BOND

TECHNICIENS D'ARMES DE SURFACE 061	ADJ-M (M) C. SCOTT ADJ (M) F. ROY SGT (M) R. ROUTLEDGE	CPLM (M) J. GOYETCHE CPLM (M) W. LEPPARD CPL (M) T. CARR	CPL (M) E. EASTON CPL (M) K. LEGARY CPL (M) J. REATH
SONARISTES (MER) 281	ADJ-M (M) K. MELCHIOR ADJ (M) D. CLEOUGH SGT (M) F. BARR SGT (M) D. BOEGE SGT (M) R. LINDSTROM	CPL (M) B. CALFORD CPL (M) O. DESHARNAIS CPL (M) B. KALKMAN CPL (M) R. MAAS CPL (M) W. McLEOD	CPL (M) R. SHKWAREK SDT (M) J. CLARKE SDT (M) J. GARNEAU SDT (M) J. NOËL
TECHNICIENS D'ARMES SOUS-MARINES 062	ADJ-M (M) W. HOOD SGT (M) R. HICKES SGT (M) D. KNODELL CPL-C (M) D. TOST	CPL (M) B. BROWN CPL (M) J. KROEGER SDT (M) H. BOGLE SDT (M) R. OKEEFE	SDT (M) J. PERREAULT SDT (M) G. PORTER
LE PONT MANOEUVRIERS 181	ADJ (M) L. DWYER ADJ (M) M. NEWHOOK CPL-C (M) W. BOWEN CPL-C (M) L. GALLICHON CPL-C (M) E. LAPIERRE	CPL-C (S) K. SMITH CPL (M) P. SIMS SDT (M) J. ASHLEY SDT (M) J. FORTUNE SDT (M) J. GODIN	SDT (M) J. HAY SDT (M) W. MOSS SDT (M) J. ROTH SDT (M) C. WALKER
SERVICES TECHNIQUES MÉCANICIENS DE MARINE 311	ADJ-C (M) R. SELF ADJ-M (M) J. KARLICH ADJ-M (M) E. KVERME ADJ-M (M) R. SIMPSON ADJ-M (M) W. STEEVES ADJ (M) G. BRANCHAU ADJ (M) R. BOSWELL ADJ (M) E. HENBREY ADJ (M) G. OLMSTEAD SGT (M) T. CHADWICK SGT (M) M. FIELD	SGT (M) R. CRÉPIN SGT (M) D. KING CPL-C (M) P. BAINE CPL (M) J. BOUTIN CPL-C (M) D. COX CPL (M) W. DYER CPL (M) J. DELWO CPL (M) J. FRETWELL CPL (M) D. HEMING CPL (M) S. HUTCHINSON	CPL-C (M) L. LEVERNOIS CPL-C (M) M. McGUIRE CPL (M) P. STEVENS CPL-C (M) M. WILLIAMSON SDT (M) K. ANDERSON SDT (M) J. BOUTIN SDT (M) J. FARRAUO SDT (M) J. LIVEROCHE SDT (M) G. STACHURA SDT (M) D. VINCENT
ÉLECTROTECHNICIENS 331	ADJ-C (M) J. DUSSAULT ADJ (M) R. ADAMS ADJ (M) W. HOLLAND SGT (M) M. LAHEY	SGT (M) G. PEPPER CPL (M) R. COGLIN CPL-C (M) M. PAIN CPL (M) A. REGAN	CPL (M) G. SCOTT CPL (M) P. TAYLOR
TECHNICIENS DE COQUES 321	ADJ-M (M) P. CALDWELL ADJ (M) J. CRAIG SGT (M) C. LAVOIE	CPL (M) W. HARRISON CPL (M) A. LEONARD CPL (M) L. MAILLOUX	CPL (M) D. RIXON CPL (M) R. TREMBLAY
POMPIER 651	ADJ (M) J. CAVANAGH	CPL (M) E. THOM	
SERVICES D'APPROVISIONNEMENT TECHNICIENS EN APPROVISIONNEMENT 911	ADJ-M (M) E. STEWART SGT (M) G. LAWSON SGT (M) C. PLUNKETT CPL-C (M) B. AIKENS CPL (M) R. BRADY CPL (M) P. TREMBLAY	CPL (M) G. SMITH SDT (M) J. GAUTHIER SDT (M) R. KILBANK SDT (M) J. LEMIRE SDT (M) J. MARTIN	SDT (M) W. SIMS
CUISINIERS 861	ADJ (M) H. BREWSTER SGT (M) S. MARTIN CPL-C (M) N. MACDONALD	CPL-C (M) R. O'HARA CPLC (M) H. PENNEY CPL (M) R. CARREY	SDT (M) N. LAVIGNE CPL (T) G. MASON CPL (T) V. WALLER
STEWARDS 862	ADJ (M) J. LACHANCE SGT (M) C. DERY CPL (M) T. HILL	CPL (M) R. HUMPHREY CPL (M) Y. LANGLOIS CPL (T) F. RYAN	CPL (T) A. BODY CPL (M) H. GODKIN
COMMIS D'ADMINISTRATION 831	ADJ (M) E. MIERAU	CPL-C (M) J. REDDEN	CPL (M) L. LAROCHE
COMMIS COMPTABLES 841	ADJ (M) J. CLOUTIER	CPL (A) J. ORGAN	
AUXILIAIRE MÉDICAL 711	ADJ (M) L. BAXTER		



M. Arthur Simard
Président du Conseil



M. Gérard Fillion
Président



M. Louis Rochette
Vice-président exécutif

LES CONSTRUCTEURS

Il était tout à fait approprié que ce soit à la Marine Industrie Limitée qu'on ait confié la construction de l'*Iroquois*, prototype de cette nouvelle classe de navires. En effet, trois des plus magnifiques navires de la flotte canadienne, à savoir l'*Assiniboine*, le *Sainte-Croix* et le *Nipigon*, ont été construits aux chantiers de la Marine Industrie. La qualité reconnue de ses travaux ainsi que ses techniques de gestion ont valu à la Marine Industrie d'être parmi les deux chantiers pilotes qui pourraient éventuellement se charger de ce programme complexe; l'appréciation des soumissions remises en concurrence a imposé le choix de la société susmentionnée.

Afin d'assurer la meilleure construction possible, dans des conditions économiques les plus rentables, la société a complètement modernisé son chantier maritime, étape par étape, pendant la période de construction de l'*Iroquois* et d'un deuxième navire de la même classe, le DDH-281, qui doit être mis en service en décembre. De nouveaux ateliers pour la fabrication de l'acier furent achevés en 1968, juste à temps pour traiter l'acier destiné à la coque de l'*Iroquois*; en 1970, de nouveaux ateliers d'armements ultramodernes étaient prêts à recevoir le navire.

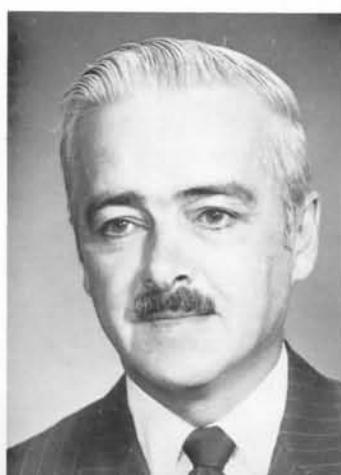
Même si c'est le contrat de construction des deux navires de guerre qui a d'abord motivé l'investissement de 12 millions de dollars dans un programme de modernisation et de diversification, au cours des dernières années, des avantages indirects mais réels en ont résulté; en effet, la société a pu percer sur le marché international.

Les activités de la Marine Industrie Limitée ne se limitent pas à la construction navale: en effet, cette discipline ne mobilise qu'environ 50 p. 100 des employés. Les autres travaillent à la fabrication de turbines hydrauliques et de génératrices destinées à des projets tels ceux de Churchill Falls et de l'Hydro-Québec. Ils construisent aussi des wagons de chemin de fer, pour les marchés canadiens et étrangers, des broyeurs de minerai et une gamme étendue de machinerie lourde hors série.

M. Marcel Manseau
Vice-président
Construction et
fabrication navales

M. William H. White
Directeur général
Division de la
construction navale

M. Léon Tougas
Directeur des
travaux





LES INSPECTEURS

Le Commandant du 202^e Détachement des services techniques des Forces canadiennes (Sorel), secondé par du personnel de ses services et par des civils, a dirigé les travaux de construction et d'armement de l'*Iroquois*.

Le commandant dudit détachement, le commander T.A. Arnott, C.D., a été affecté à Sorel en juin 1968 et y est demeuré pendant toute la période de construction du navire.

Les personnes suivantes relevaient du commander Arnott pendant presque toute la période de construction de l'*Iroquois*: le lieutenant-commander D.W. Wilson, C.D., officier supérieur d'état-major; le lieutenant-commander R.W. Hahn, C.D., officier d'état-major – Surveillance; le lieutenant-commander C.G. Gudgeon, C.D., officier d'état-major – Génie; le lieutenant (M) C.W. Turner, officier d'état-major – Approvisionnements et administration; M. R.W. Bonser, officier d'état-major – Assurance de la qualité, plans et programmes. En outre, les personnes suivantes occupaient des postes importants au sein du Détachement des services techniques: le lieutenant-commander R.F. Passmore, C.D., officier du génie électrique; le lieutenant (M) K.M. Isles, C.D., officier du génie maritime (DDH-280); le lieutenant (M) J.D. Wilkie, C.D., officier du génie maritime (DDH-281); le lieutenant (M) T. Forbes, C.D., officier du génie de l'armement; le lieutenant (M) B.J. Spanik, C.D., officier du génie de la coque et M. R.B. McGillivray, officier adjoint du génie de la coque.

Outre la construction de l'*Iroquois*, le personnel du 202^e Détachement des services techniques était chargé d'inspecter la construction du *Huron*, navire de la même classe, qui sera bientôt terminé. Le Détachement était aussi responsable des réparations importantes effectuées sur le *Fraser* et le *Nipigon*, ainsi que de l'exécution des contrats conclus avec d'autres industries dans la région de Sorel.





DDH-280 – GESTION DES TRAVAUX DE CONSTRUCTION

Dès la première étude présentée par la société Gibson and Cox et menée conjointement avec le ministère de la Défense nationale (MDN) et celui des Approvisionnements et Services (MAS) afin d'établir si l'industrie canadienne était en mesure d'utiliser les plans des Forces canadiennes pour construire des navires de la classe DDH, le MDN et le MAS ont toujours travaillé de concert. Cette action conjointe a atteint son sommet lors de la formation, en 1967, d'un bureau mixte du MDN et du MAS, concernant ce programme, et en 1968, au moment de l'adjudication des contrats présentés par voie de concurrence. Le bureau est actuellement dirigé par le gérant du programme, le capitaine (M) J. Allan CF, et par son adjoint, M. L.A. Sellick du MAS, à qui incombe la gestion de tous les aspects du travail de construction. Par ailleurs, les gérants du programme relèvent du Groupe de révision du programme présidé par le général H.L. Meuser, adjoint spécial du sous-ministre de la Défense nationale; par M. J.S. Glassford, sous-ministre adjoint, approvisionnement technique, au MAS et par le vice-amiral D.A. Collins, Chef des services techniques.

Afin de gérer les centaines de personnes qui participent directement au programme dans les deux ministères, on recourt à un mode d'administration d'ordre matriciel, par l'intermédiaire de M. A.W. Allan, Directeur de la gestion des programmes (MAS), du contre-amiral S.E. Paddon, chef adjoint du génie, et du commodore W.B. Christie, Directeur général des systèmes maritimes.

CONCEPTION, CONSTRUCTION ET ÉQUIPEMENT RÉALISÉS AU CANADA

L'Iroquois est le premier des nouveaux escorteurs d'escadre de conception canadienne, appartenant à la classe Tribal. Sa quille a été mise en chantier à la Marine Industrie Limitée, à Sorel (Québec), en août 1969; le lancement a eu lieu le 28 novembre 1970.

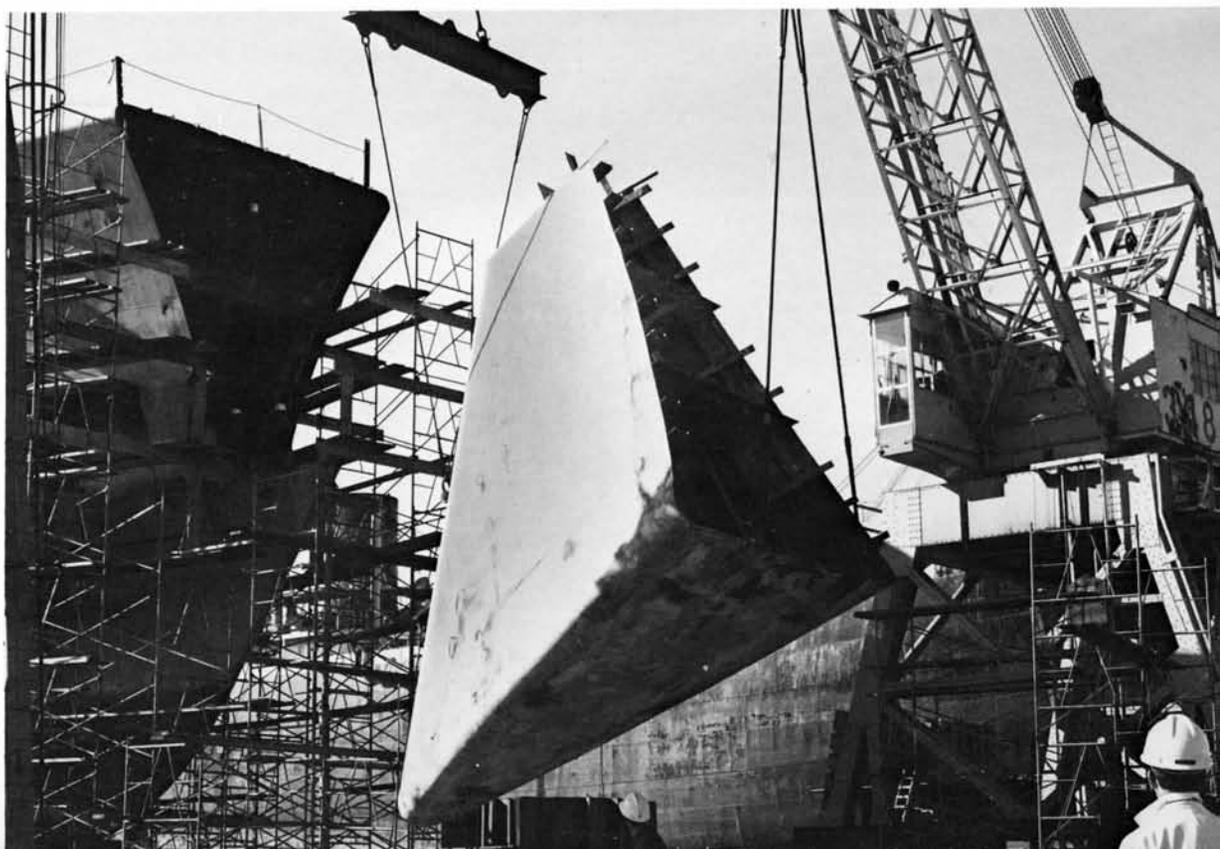
L'équipage du navire se compose de 289 officiers et hommes. *L'Iroquois* possède une longueur hors tout de 426 pieds, une largeur par le travers de 50 pieds et un tirant d'eau en charge de 14 pieds 6 pouces. Il jauge au maximum 4 200 tonnes. Des turbines à gaz actionnent les deux hélices à cinq pales à pas variable.

L'Iroquois est beaucoup plus qu'un navire de lutte anti-sous-marine. La conception et la construction du navire sont fondées sur des concepts canadiens qui ne se retrouvent chez aucun autre navire étranger de classe semblable. Il dispose des installations opérationnelles nécessaires à deux hélicoptères *Sea King*, est mû par des turbines à gaz perfectionnées qui fournissent en outre l'énergie électrique, possède un système d'affichage par ordinateur de toutes les données, qui lui permet de parer à toutes les menaces; on y trouve encore un lieu de refuge pressurisé, qui sert à la défense nucléaire, biologique et chimique, ainsi qu'un sonar de coque et un sonar à immersion variable. Les normes canadiennes de logement prévalent sur le navire.

La conception du navire a commencé en 1965. La Marine a élaboré la forme de la coque, choisi l'équipement et réparti en général les locaux réservés aux hommes et aux machines; la Marine a aussi travaillé en étroite collaboration avec des sociétés canadiennes et étrangères qui ont conçu divers systèmes importants.

Le navire représente des millions d'heures/homme de travail sur les chantiers, plus de 4039 plans et dessins, 12 000 pages d'instructions, ainsi qu'une quantité semblable de données et d'efforts fournis au Canada, aux États-Unis et outre-mer.

Le ministère des Approvisionnements et Services a adjugé des contrats pour 180 appareils importants et 2 600 autres de moindre valeur; enfin, quelque 22 000 autres articles de rechange se trouvent sur les navires ou dans des dépôts à terre.



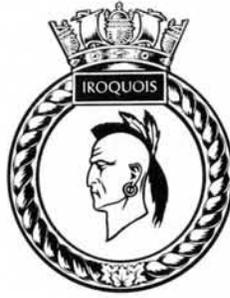
PRINCIPAUX FOURNISSEURS DE L'ÉQUIPEMENT DES NAVIRES DE LA CLASSE DDH-280

VENDEUR	SYSTÈME OU APPAREIL
NV Hollandse Signaalapparaten Pays-Bas	Antenne radar
NV Hollandse Signaalapparaten Pays-Bas	Système de données sur la lutte anti-sous-marine
Penzer Products Ltd. St. Catherines (Ontario)	Génératrice secondaire
Prelco Electronics Cda. Ltd. Ottawa (Ontario)	Fil électronique spécial
Raytheon Cda. Ltd. Waterloo (Ontario)	Dispositif de lancement des missiles à courte portée autoguidés
RCA Ltd. Montréal (Québec)	Réseau radio télécommandé
Reed Shaw Osler Ltd. Montréal (Québec)	Assurances
Segnalamento Marittimo Ferenza (Italie)	Radar de surveillance en surface
Sinclair Radio Labs. Naples (Ontario)	Dispositif de multicouplage
SPA Oto Melara La Spezia (Italie)	Affût et batterie navale
Sperry Gyroscope Co. Montréal (Québec)	Gyrocompas
United Aircraft Co. Ltd Longueuil (Québec)	Système de propulsion principal
United Aircraft Co. Ltd. Longueuil (Québec)	Génie des services techniques
Ministère de la Marine, Gouvernement des É.-U.	Ensemble émetteur-récepteur TACAN
Ministère de la Marine, Gouvernement des É.-U.	Dispositif de pré-alerte
Canada Wire & Cable Co. Ltd. Ottawa (Ontario)	Fils électriques
Canadian Ingersol Rand Ltd. Montréal (Québec)	Principales pompes d'incendie
Canadian Westinghouse Ltd. Hamilton (Ontario)	Émetteur des sonars
Canadian Vickers Ltd. Montréal (Québec)	Plans et dessins
Canadian Westinghouse Ltd. Hamilton (Ontario)	Sonar
Canadian Westinghouse Ltd. Hamilton (Ontario)	Écran où figurent des renseignements de pré-alerte

Cimco Ltd. Ottawa (Ontario)	Système de climatisation et de ventilation
Collins Radio Co. of Cda. Ltd. Toronto (Ontario)	Récepteur-émetteur
Collins Radio Co. of Cda. Ltd. Toronto (Ontario)	Dispositif de multicouplage
EDO Canada Cornwall (Ontario)	Récepteur des sonars
Electronic Communications Inc. Petersburg (Floride)	Récepteur/émetteur
Fairey Canada Ltd. Dartmouth (Nouvelle-Écosse)	Système d'appontage des hélicoptères
Fleet Mfg. Ltd. Fort Érié (Ontario)	Corps remorqué
Fleet Mfg. Ltd. Fort Érié (Ontario)	Treuil du sonar à immersion variable
Garrett Manufacturing Ltd. Rexdale (Ontario)	Génératrice principale
Hermes Electronics Ltd. Dartmouth (Nouvelle-Écosse)	Système de diffusion
Litton Systems Cda. Ltd. Rexdale (Ontario)	Système de commandement et de contrôle
NV Hollands Signaalapparaten Pays-Bas	Système de direction du tir d'artillerie







INSIGNE DU NAVIRE

BLASON: D'or, cap d'un guerrier iroquois, coupé à la base du cou, peint comme il convient et portant dans la chevelure deux plumes d'aigle ainsi qu'un anneau d'or à l'oreille.

SIGNIFICATION: En 1942, le commandant de ce navire entreprit de le doter d'un insigne. Il en résulta un écusson non officiel en forme d'écu sur lequel figure la tête d'un guerrier iroquois, caractérisée notamment par la coiffure en crête, l'anneau à l'oreille, les peintures de guerre, etc. Le sujet de l'écusson est tiré d'un tableau du regretté C.W. Jeffries. Contrairement à la tradition de l'art héraldique, la tête de l'Iroquois est tournée vers la droite, aux yeux de l'observateur.

Quand une politique définitive fut établie à l'égard des insignes de navires, à la fin des hostilités, il fut approuvé que la tête d'un Iroquois tournée dans la direction opposée à celle de la tête qui figurait sur l'insigne original servirait pour des motifs sentimentaux et de convenance.

COULEURS DU NAVIRE: Or et noir.

DEVISE: "Implacable dans la poursuite"

LE NOM

Le mot *Iroquois* vient de la langue algonquine; même si diverses tribus l'ont interprété de façons différentes, les Iroquois se sont eux-mêmes définis comme "le peuple de la longue maison".

Les Iroquois formaient un groupe de tribus qui parlaient des dialectes de la même langue et vivaient principalement de l'agriculture, contrairement à tous les autres Indiens du Canada. Il se trouvait deux groupes principaux dont l'un vivait dans ce qu'on appelle maintenant le Sud de l'Ontario; ce groupe se composait de Hurons, de Pétuns et de Neutres. Le second groupe vivait dans le nord-est des États-Unis, au sud du lac Ontario et le long de la vallée du Saint-Laurent. Leur organisation s'appelait la Ligue des cinq nations. La plupart d'entre nous connaissons leurs noms qui sont les Senecas, les Cayugas, les Onondagas, les Oneidas et les Agniers. Vers 1700, les Tuscaroras se sont joints à la confédération qui s'appela dès lors la Ligue des six nations.

Les Iroquois favorisaient un système politique égalitaire, centralisé et solide, et en vinrent ainsi à dominer leurs voisins. En échangeant des fourrures contre des fusils et en adoptant de plus en plus une attitude guerrière agressive sur le territoire, les Iroquois avaient, en 1700, détruit ou conquis la plupart de leurs opposants indiens. Lors de la Guerre de l'indépendance américaine (1776), la plupart des Iroquois appuyèrent les Anglais contre les colons et, par suite de ce choix malheureux, ils furent chassés vers le Canada ou bien dépossédés de leurs territoires dans les anciennes colonies.

Aujourd'hui, les Iroquois du Canada sont membres de l'Association des Indiens alliés et Iroquois, représentée par le président, M. Carl Brant, à la cérémonie du baptême et de la mise en service.



L'HÉRITAGE

Le navire qui portait à l'origine le nom d'*Iroquois* fut le premier destroyer de la classe Tribal armé par la Marine royale canadienne. Sa venue a marqué un nouveau départ dans la guerre navale menée par la Marine canadienne qui grandissait rapidement. Puissamment armé, l'*Iroquois* était conçu comme un rapide navire de frappe afin de servir aux côtés des destroyers de la Royal Navy's Home Fleet, dans l'Atlantique Nord et dans les eaux traîtresses qui baignent les îles britanniques.

La construction de la quille de l'*Iroquois* a commencé le 19 septembre 1940 dans les chantiers de la Vickers-Armstrongs, à Newcastle-on-Tyne. Le 23 septembre de l'année suivante, Mme Vincent Massey, épouse du Haut-commissaire du Canada à Londres, présidait au lancement du navire qui entra dans la MRC le 30 septembre 1942.

L'*Iroquois*, premier destroyer canadien de la classe Tribal, a connu tous les agacements, retards et tribulations qui accompagnent l'adoption d'une nouvelle classe de navire de guerre. Comme la structure originale des navires de cette classe avait été élaborée par l'Amirauté, un grand nombre d'équipements et d'armements nouveaux avaient été ajoutés, de sorte que la coque du navire n'était pas assez forte pour les porter tous. Ce fut là une source de nombreuses difficultés qui ont frappé l'*Iroquois* pendant les longs et pénibles essais préparatoires. Ce n'est qu'après avoir suffisamment renforcé l'*Iroquois* qu'on parvint à surmonter cette difficulté.

L'*Iroquois* quitta seul Londonderry le 24 février 1943 et arriva pour la première fois à Halifax le 6 mars. Il retournait à Scapa Flow le 24 mars pour entrer immédiatement en service dans la Home Fleet; il fut plus tard transféré au Plymouth Command.

Pendant le printemps et l'été 1943, l'*Iroquois* a constamment participé à diverses missions d'escorte avec la Home Fleet et a ainsi accompagné des navires aussi puissants que les cuirassés *King George V*, *Malaya* et *Ramilles*. Puis, il a escorté des convois à partir de Plymouth jusqu'à et depuis Gibraltar.

Le 9 juillet 1943, l'*Iroquois* faisait partie de l'escorte des paquebots *California*, *Duchess of York* et *Port Fairy*, qui avaient quitté la Grande-Bretagne à destination de Freetown, en Sierra Leone, où ils devaient embarquer des troupes assignées pour servir au Moyen-Orient. Dans la soirée du 11 juillet, le convoi fut pris à partie par des chasseurs ennemis *Focke-Wulf*. Le *California* et le *Duchess of York* furent aussitôt envahis de flammes mortelles. C'est alors que l'assaillant choisit l'*Iroquois* pour cible; toutefois, grâce à ses canons-mitrailleuses et à un puissant barrage de son artillerie de 4 pouces à tir courbe, le navire fit avorter l'attaque ennemie. Une fois l'avion allemand disparu et malgré la présence connue de sous-marins dans les parages, l'*Iroquois* et deux autres escorteurs entreprirent la pénible tâche de porter secours aux survivants. L'*Iroquois* recueillit pour sa part 660 des 1 880 survivants. Tout au long de l'épreuve, l'équipage du navire manifesta beaucoup d'adresse et de détermination; le commandant fut témoin de nombreux actes de bravoure et de respect du devoir. Longtemps après minuit, l'*Iroquois* mit le cap sur Casablanca où il débarqua les survivants.

Le 19 juillet, l'*Iroquois* quittait Casablanca en compagnie de son jumeau, l'*Athabaskan*, et du destroyer polonais *Orkan*, tous trois ayant pour mission de nettoyer le golfe de Gascogne des sous-marins et des navires de surface ennemis. Au cours des semaines qui suivirent, le groupe fut très actif et connut de nombreux succès contre les navires de surface ennemis. Après cette mission, l'*Iroquois* mit le cap au nord pour rejoindre la Home Fleet à Scapa Flow.

À la fin d'août 1943, l'*Iroquois* était affecté à la route désolée de Mourmansk, en Russie du Nord. En guise de première mission dans les eaux arctiques, il fit partie d'une force navale spéciale envoyée à Mourmansk avec à son bord de nombreux passagers importants et des approvisionnements de guerre vitaux.

Dans les mois qui suivirent, l'*Iroquois* refit plusieurs fois le trajet de Mourmansk. Le jour de Noël 1943, l'*Iroquois* et trois autres navires de la classe Tribal escortaient le convoi qui devait conduire le *Scharnhorst* à sa perte. À un moment critique, le premier officier des escorteurs commanda aux destroyers de se grouper en vue d'attaquer à la torpille le *Scharnhorst* qui les suivait comme une ombre. Toutefois, l'ordre fut bientôt annulé quand le corsaire allemand s'éloigna. Mais, peu de temps après, les gros canons du *Duke of York* le prirent à partie et le coulèrent. Tous les navires du convoi rallièrent Kola Inlet en toute sécurité le 29 décembre 1943. Comme l'année tirait à sa fin, l'*Iroquois* pouvait jeter un regard sur les six premiers mois de sa carrière active en éprouvant un sentiment de fierté et de satisfaction.

Toutefois, les essais les plus difficiles et les triomphes les plus glorieux de l'*Iroquois* devaient se produire en 1944, année de l'invasion, au cours de laquelle le destroyer, en compagnie d'autres navires de guerre alliés, allait se distinguer dans une série de combats nocturnes au large des côtes françaises et surtout dans le golfe de Gascogne.

Au début de l'année, l'*Iroquois* ainsi que le *Haida* furent transférés au Plymouth Command afin de renforcer la force navale chargée d'intensifier l'attaque contre les navires de surface ennemis le long des côtes françaises, et d'acquérir un solide contrôle de toute la Manche en préparation du grand assaut de juin 1944.

Pendant les jours tendus de juin 1944, l'*Iroquois* était amarré à Liverpool, tandis que l'équipage suivait des cours intensifs à bord et que de nouveaux appareils radar y étaient installés. Quelle époque de frustrations! Mais le navire allait bientôt connaître beaucoup d'action en mer, et l'équipage aurait de nombreuses occasions de chanter les louanges du nouvel équipement.

Au mois d'août, l'*Iroquois* entra vraiment dans le jeu. Il passa 28 jours en mer et parcourut 9 750 milles à chasser et à couler les navires de surface ennemis. Il navigua presque toujours en vue des côtes françaises. L'équipage du navire avait ordre de ne pas s'éloigner des postes de combat au cours de la plupart des nuits passées en mer. L'*Iroquois* faisait partie des forces 26 et 27 et, à ce titre, il combattit l'ennemi lors de plusieurs combats violents le long des côtes du golfe de Gascogne. Il s'attaqua à de petits navires marchands, bien protégés par des chalutiers armés, à des bâtiments aménagés en dragueurs de mines, à des destroyers et à de gros navires DCA. Muni du radar, l'*Iroquois* a souvent reçu l'ordre de conduire les navires des forces 26 et 27 à l'attaque; les convois et les escorteurs interceptés ont été quasi totalement détruits. Les liens d'approvisionnement côtiers des Nazis furent amenés à un point mort. Vers la fin d'août 1944, la surveillance des côtes du golfe de Gascogne devint presque une routine pour l'*Iroquois*. Le navire accomplit sa dernière mission dans la région du golfe en débarquant des troupes armées aux Sables d'Olonne à la fin de septembre 1944.

Du 6 novembre à la mi-mars, l'*Iroquois* navigua au large de Plymouth et servit d'escorte rapprochée aux navires et aux transports de troupes importants, dans les eaux dangereuses qui baignent les Îles britanniques, où des sous-marins allemands munis de schnorchel étaient aux aguets. Puis, de la mi-mars aux derniers jours de la guerre, l'*Iroquois*, basé à Scapa Flow, servit de

navire d'attaque et d'escorte vers et depuis la Russie. Le RA-66, dernier convoi escorté par l'*Iroquois*, quitta Kola Inlet pour atteindre l'estuaire de la Clyde, en Grande-Bretagne, le 8 mai 1945, sans avoir subi de pertes malgré le harcèlement constant des sous-marins allemands. Le convoi arrivait juste à temps pour célébrer la victoire des Alliés en Europe.

Ainsi prenait fin la tâche de l'*Iroquois* dans les eaux européennes. Le 4 juin 1945, le *Haida*, le *Huron* et l'*Iroquois* faisaient route vers Halifax. Le 22 février 1946, le navire était désarmé.

Mais l'histoire de l'*Iroquois* ne s'arrête pas là. Trois mois plus tard, il était remis en service et remplissait au cours des années suivantes de nombreuses missions pacifiques. Puis il fut désarmé de nouveau. Il répondit néanmoins une fois encore à l'appel du devoir afin d'aider le Canada à respecter ses engagements militaires en Corée. Dans les eaux coréennes, l'*Iroquois* acquit encore plus de renommée à titre de costaud du club des démolisseurs de trains. C'est malheureusement au cours de ces opérations que l'*Iroquois* subit les seules pertes de la MRC au cours de la guerre de Corée. Un coup direct porté par les batteries côtières à la pièce d'artillerie B du navire tua un officier et deux hommes, et en blessa dix autres. Malgré cela, les canons de l'*Iroquois* eurent tôt fait de réduire la batterie ennemie au silence. Après avoir effectué d'autres patrouilles dans les eaux coréennes et avoir rempli des missions en temps de paix, l'*Iroquois*, vétéran combatif mais fatigué, quitta les îles de la Corée pour mettre une dernière fois le cap sur le Canada. C'était le 2 décembre 1954.

Jusqu'en octobre 1962, l'*Iroquois* participa à divers exercices de temps de paix, entrecoupés de réparations. Il retourna aussi aux endroits qu'il connaissait bien en Grande-Bretagne, et où il s'était tenu pendant la guerre. Puis ce fut la fin de ce valeureux vétéran des mers. Le 24 octobre 1962, il fut désarmé pour la dernière fois et mis en réserve à Sydney (N.-É.).

La marine le déclara navire excédentaire et, le 11 mai 1966, il fut vendu pour de la ferraille.

Sur une plaque en bois de teck, fièrement affichée jadis sur le gaillard d'arrière, sont gravés les noms de batailles auxquelles il a participé et qu'arborera le nouvel *Iroquois*.

Ce sont:

ATLANTIQUE	1943
ARCTIQUE	1943-1945
GOLFE DE GASCOGNE	1943-1944
NORVÈGE	1945
CORÉE	1952-1953

Le nouvel *Iroquois* les porte avec respect et honneur.



Déroulement de la cérémonie

Discours d'introduction prononcé par M. Arthur Simard, président du Conseil de direction

Allocutions prononcées par:

M. J. Roland Comtois MP.

M. J. Boucher, sous-ministre des Approvisionnement et Services

M. G. Fillion, président de la Marine Industrie Limitée

Office religieux – Inséré au centre de la brochure.

Son Excellence Mme Mitchener baptise le navire.

“Je te baptise *Iroquois*. Puisse Dieu bénir ce navire et tout ce qui navigue à son bord.”

Présentation à Son Excellence par la société Marine Industrie Limitée.

Leurs Excellences signent le Livre d'or.

Début de la cérémonie de la mise en service.

Discours d'introduction prononcé par le commander T.A. Arnott, C.D., commandant du 202^e Détachement des services techniques.

Acceptation du navire par: M. J. Boucher, sous-ministre des Approvisionnement et Services, le vice-amiral D.A. Collins, C.D., Chef des services techniques, et le commander D.N. Macgillivray, C.D., commandant du navire.

Mise en service de l'*Iroquois*.

Le Chef des Iroquois et des Nations indiennes alliées demande “aux esprits” de protéger le navire.

Le Commandant ordonne que le navire soit mis en service.

Le premier magistrat de la ville d'Iroquois, M. K. Kirby, présente à l'*Iroquois* la cloche du premier navire ayant porté ce nom.

Le contre-amiral R.W. Timbrell, D.S.C., C.D., présente la nouvelle cloche à la ville d'Iroquois.

Allocution du général F.R. Sharp, D.F.C., C.D., Chef de l'état-major de la Défense.

Allocution de Son Excellence le très honorable Roland Mitchener, Gouverneur général du Canada.

Le Commandant s'adresse à l'équipage du navire.

L'équipage du navire “monte à bord”.

Le Commandant monte à bord et reçoit les honneurs du sifflet.

L'invité d'honneur, le commanditaire et les délégués officiels se rendent à la réception organisée à cette occasion.

Leurs Excellences sont accueillies à bord de l'*Iroquois*.

Quand Leurs Excellences auront visité l'*Iroquois*, le public pourra monter à bord.

The Naming and Commissioning Service

conducted by

Brigadier-General the Venerable J. Cardy, MC, CD
and
Commodore the Right Reverend J.A. MacLean, CD
Chaplains General (P) and (RC)

THE EXHORTATION

Brethren, seeing that in the course of our duty, we are set in the midst of many and great dangers, and that we cannot be faithful to the high trust placed in us without the help of Almighty God, let us unite our prayers and praises in seeking God's blessing upon this ship and all who serve in her, that she may sail safely under God's good providence and protection.

HYMN: (Tune: Melitia)

O Father, king of Earth and Sea, We dedicate this ship to Thee; In faith we send her on her way, In faith to Thee we humbly pray, O hear from Heaven our sailors' cry, And watch and guard her from on high.	And when at length her course is run, Her work for home and country done; Of all the souls that in her sailed, Let no one life in Thee have failed; But hear from Heaven our sailors' cry, And grant eternal life on high.
---	---

PSALM 107 (Verses 23 to 31, 43) to be read responsively.

- | | |
|--|---|
| 23. They that go down to the sea in ships, that do business in great waters; | 28. Then they cry unto the Lord in their trouble, and He bringeth them out of their distresses. |
| 24. These see the works of the Lord, and His wonders in the deep. | 29. He makes the storm a calm, so that the waves thereof are still. |
| 25. For He commandeth, and raiseth the stormy wind, which lifteth up the waves thereof. | 30. Then are they glad because they be quiet; so He bringeth them unto their desired haven. |
| 26. They mount up to the Heavens, they go down again to the depths; their soul is melted because of trouble. | 31. Oh that men would praise the Lord for His goodness, and for his wonderful works to the children of men! |
| 27. They reel to and fro, and stagger like a drunken man, and are at their wit's end. | 43. Whoso is wise, and will observe these things, even they shall understand the loving kindness of the Lord. |

Then shall the Captain of HMCS *Iroquois* say to his ship's company in the words of "The Gaelic Blessing":

I call upon you to pray for God's blessing on this ship.
May God the Father bless her.

Ship's Company: Bless our ship.

Captain: May Jesus Christ bless her.

Ship's Company: Bless our ship.

Captain: May the Holy Spirit bless her.

Ship's Company: Bless our ship.

Captain: What do ye fear seeing that God the Father is with you?

Ship's Company: We fear nothing.

Captain: What do ye fear seeing that God the Son is with you?

Ship's Company: We fear nothing.

Captain: What do ye fear seeing that God the Holy Spirit is with you?

Ship's Company: We fear nothing.

Captain: Our help is in the name of the Lord.

Ship's Company: Who hath made Heaven and Earth.

Captain: The Lord be with you.

Ship's Company: And with Thy Spirit.

AMEN.

Prions:

O Thou that sittest above the water floods, and stillest the raging of the sea, accept, we beseech Thee, the supplications of Thy servants for all who in this ship, now and hereafter, shall commit their lives unto the perils of the deep. In all their ways enable them truly and godly to serve Thee, and by Their Christian lives to set forth Thy glory throughout the earth. Watch over them in their going forth and their coming in, that no evil befall them, nor mischief come nigh to hurt their souls. And so through the waves of this troublesome world and through all the changes and the chances of this mortal life, bring them by Thy mercy to the sure haven of Thine everlasting kingdom; through Jesus Christ Our Lord. AMEN.

Almighty God, our heavenly Father, hear our prayers and bless this ship with Thy right hand as Thou didst bless Noah and the ark on the waters of the flood. Send Thy holy angels from heaven to guard, assist, strengthen, and encourage those who will serve therein. Preserve and deliver them from all weakness of mind and body. Endow her officers with the spirit of wisdom, knowledge, and the love of Thee, inspire her men with the spirit of truth, courage, and loyalty. Strengthen and increase their admiration for honest dealing, so that they may hate that which is evil and love that which is good; that through them the tradition of the Navy of Her Majesty the Queen may be maintained, to ensure the freedom of the seas to all who have the right to use them; and under the patronage of the blessed Mother of God, Mary, Star of the Sea, of St. George Thy Martyr, and of all Thy saints, may their words and works be such as to bring them the honour due to faithful servants in this Life, and an eternal reward in the Life to come; Thou who livest and reignest world without end. AMEN.

O Eternal Lord God, who alone spreadest out the heavens and rules the raging of the sea; who has compassed the waters with bounds until day and night come to an end; be pleased to receive into Thy Almighty and most gracious protection the persons of us Thy servants, and the Fleet in which we serve. Preserve us from the dangers of the sea and from the violence of the enemy; that we may be a safeguard unto our most gracious sovereign Lady, Queen Elizabeth, and her Dominions, and a security for such as pass on the seas upon their lawful occasions; that the inhabitants of our Commonwealth may in peace and quietness serve Thee our God; and that we may return in safety to enjoy the blessings of the land, with the fruits of our labours; and with a thankful remembrance of Thy mercies to praise and glorify Thy Holy Name; through Jesus Christ Our Lord. AMEN.



Our Father, Who art in heaven, hallowed be Thy name; Thy kingdom come; Thy will be done on earth as it is in heaven. Give us this day our daily bread; and forgive us our trespasses as we forgive those who trespass against us; and lead us not into temptation, but deliver us from evil. For thine is the kingdom, the power and the glory, for ever and ever. AMEN.

THE BLESSING

Go forth into the world in peace; be of good courage; hold fast to that which is good; render unto no man evil for evil; strengthen the faint-hearted; support the weak; love the Brotherhood; fear God; honour the Queen.

And the blessing of God Almighty, the Father, the Son and the Holy Ghost be upon you, and remain with you always.

Toi qui domines les flots et calmes la mer tourmentée, reçois, nous t'en supplions, les prières de Tes serviteurs pour tous ceux qui, à bord de ce navire, maintenant et dans l'avenir, iront braver les périls des profondeurs. Dans tous leurs voyages, rends-les capables de Te servir en toute foi et piété, et que, par le témoignage de leurs vies chrétiennes, ils Te rendent gloire sur toute la Terre. Protège leurs allées et venues; qu'ils soient épargnés du malheur et que le vice s'écarte de leurs âmes. Ainsi, malgré les périls répétés de ce monde troublé et malgré tous les changements et les risques qui surviennent au cours de la vie terrestre, mène-les, par Ta grâce, au port tranquille de Ton royaume éternel. Par Jésus-Christ Notre-Seigneur. AMEN.

Dieu tout-puissant, notre Père céleste, entends nos prières et bénis ce navire comme Tu as béni Noé et son arche sur les eaux du déluge. Envoies Tes saints anges pour garder, aider, fortifier et encourager ceux qui vont servir à son bord. Préserve-les et délivre-les de toutes faiblesses spirituelles et corporelles. Donne à ses officiers l'esprit de sagesse, le savoir et l'amour de Ton nom, inspire à ses hommes la vérité, le courage et la loyauté. Fortifie et augmente leur admiration pour les gestes honnêtes, de sorte qu'ils rejettent ce qui est mal et aiment ce qui est bon; que par eux la tradition de la Marine de Sa Majesté la Reine demeure, afin de sauvegarder la liberté des mers dans l'intérêt de tous ceux qui ont droit d'y naviguer; et que sous la protection de la Mère bénie de Dieu, Marie, Étoile de la mer, de Saint-Georges Ton martyr, et de tous les saints, leurs paroles et leurs travaux leur procurent les honneurs qui sont dus à Tes serviteurs fidèles dans cette vie, ainsi qu'une récompense éternelle dans la vie qui vient; Toi qui vis et règnes dans les siècles des siècles. AMEN.

Almighty and Eternal God, the strength and support of those who put their confidence in you, be pleased, we beseech you, to bless this ship which is being commissioned today; guard and protect her from all danger and from all adversity; protect her against the visible and invisible snares of the enemy that she may defend the paths of justice and overcome, with your help, the powers of the enemy. Pour into this ship, the officer who commands her, and all her officers and men the richness of your blessing, guidance, and protection. May they ever be inspired by your Holy Law. May they grasp with their minds, cherish in their hearts, and carry out in their actions the teachings that lead to the safe haven of eternal life; through Christ Our Lord. AMEN.