



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

LE 16 DECEMBRE 1972

AUX CHANTIERS DE LA MARINE INDUSTRIE LIMITÉE, SOREL, QUÉBEC

BAPTÊME ET MISE EN SERVICE DE
huron



Photo par Jon Joosten

Le *HMCS HURON* est le troisième destroyer de la classe DDH 280 à se joindre à la flotte. Je suis sûr que partout les Canadiens sont fiers de ce navire qui se situe à la pointe de la technologie maritime, et qu'ils le considèrent comme une autre importante contribution à la sécurité nationale. Il est le reflet de notre détermination d'être prêts en tout temps à assurer "que toujours le Canada continuera de sauvegarder son entité politique distincte."

J'exprime ma gratitude à tous ceux qui, de près ou de loin, ont contribué à sa mise en service.

Au Commandant, aux officiers et aux hommes du *HMCS HURON*, j'affirme que leur navire est un remarquable exemple de ce que peut accomplir la technologie navale; vous avez devant vous une mission qui, bien que marquée d'honneurs, n'en demeure pas moins exigeante. Je suis assuré que l'accomplissement de votre devoir sera toujours dans la ligne de la meilleure tradition militaire.

Que Dieu vous garde et que votre service soit un succès.

A handwritten signature in black ink that reads "James Richardson".

James Richardson
MINISTRE DE LA DÉFENSE NATIONALE



La mise en service du HMCS *Huron* perpétue un nom bien connu dans les annales de la Marine canadienne. Ce navire, capable de remplir divers rôles, rallie maintenant la flotte où il rejoindra deux autres bâtiments de la même classe, l'*Iroquois* et l'*Athabaskan*, qui ont été récemment mis en service.

Le littoral du Canada étant l'un des plus étendus du monde, notre pays doit se munir des moyens nécessaires pour maintenir sa souveraineté le long de ses côtes. Le *Huron* et les trois autres navires de la classe DDH-280 permettront au Commandement maritime de remplir ses engagements à cet égard. Dotés d'équipement perfectionné de commandement et de contrôle, ainsi que de systèmes d'armes et de détection très poussés, ils font l'envie des autres marines du monde.

Sans un équipage compétent, cependant, même le navire le plus moderne, doté d'équipement très évolué, ne peut pleinement remplir son rôle. C'est donc sur vous, en tant que membres du premier équipage du *Huron*, que retombe la tâche d'en faire un navire digne des honneurs que son glorieux prédécesseur a mérités au cours de la Seconde Guerre mondiale et de la guerre de Corée.

Officier et matelots du premier équipage de ce magnifique navire, vous devez démontrer le même esprit d'équipe qui a animé ceux qui l'ont conçu et construit. Je ne doute pas que vos efforts seront couronnés de succès et que le *Huron* ajoutera un nouveau lustre à la flotte.

Au nom de tous les membres des Forces canadiennes, je suis heureux d'accueillir le *Huron* et son équipage. Je vous souhaite une mer clémente et des vents favorables.

J.A. Dextraze Général
CHEF DE L'ÉTAT-MAJOR DE LA DÉFENSE



Il me fait grandement plaisir, à titre de commandant de la force maritime, de souhaiter la bienvenue dans la flotte au *HMCS HURON*. Sa mise en service porte à trois le nombre des navires de la classe DDH 280 qui sont maintenant en service actif et contribue à maintenir la position de croissance et de progrès du Canada comme puissance navale. Les perfectionnements apportés à la conception et aux systèmes d'armement du *HURON* et des navires de sa classe offrent un exemple patent des progrès de la technologie navale qui doivent refléter la capacité militaire d'un pays entouré, comme le Canada, de trois océans. Ces progrès ajoutent une nouvelle dimension à la flexibilité, à la puissance et à la capacité de riposte du commandement de la force maritime. Qui plus est, ils permettent au Canada de demeurer à l'avant-garde du progrès dans le domaine maritime et d'évoluer au même rythme que les changements rapides qui ont donné un tout autre visage à la puissance navale.

Je sais que ce doit en effet être un plaisir pour les architectes et les constructeurs de constater que ce magnifique navire, résultant de leur labeur, devient officiellement aujourd'hui le *HMCS HURON*.

Ce navire porte un nom dont les officiers et les hommes de son équipage peuvent être fiers à juste titre. Au début du 17^e siècle, la nation huronne qui occupait les terres les plus peuplées au Canada, fut parmi les premières à prendre contact et à commercer avec les nouveaux colons venus d'Europe. C'est également un nom qui a de nombreux honneurs martiaux à son actif; l'Arctique (1943-1945), la Manche (1944), les côtes de Normandie (1944), et la Corée (1951-1953). Je suis sûr que vous, qui servez maintenant à son bord, saurez perpétuer cette noble tradition.

Au commandant, aux officiers et aux hommes du *HMCS HURON*, que Dieu vous garde, bonne mer et mes meilleurs vœux de succès pour un service efficace.

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'*Huron* 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.

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* pourvoierait 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 cœur 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'*Huron* 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 et besoin en électricité d'une ville de 27,000 habitants.

L'armement, 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'*Huron* 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'armement .

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 des 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 de plus de 30 stations réparties 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 électroniques et modernes à la navigation ainsi que d'un phare aérienne 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'*Huron* 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 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'*Huron* 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'*Huron*, 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'*Huron* 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 manger peut aussi servir de salle de récréation pendant la soirée. Des lampes fluorescentes fournissent l'éclairage. Une salle à manger 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 R. HITESMAN
COMMANDANT



ÉQUIPAGE

LIEUTENANT-COMMANDER JAMES D. SINE COMMANDANT ADJOINT

OFFICIERS	LIEUT.-COMMANDER	D.W. WILSON	OFFICIER MÉCANICIEN
	LIEUT.-COMMANDER	R.A. BURTON	OFFICIER DE COMBAT
	LIEUT.-COMMANDER	L.P. LIEBROCK	OFFICIER - SYSTÈMES DE COMBAT
	LIEUT.-COMMANDER	C.W. TURNER	OFFICIER D'APPROVISIONNEMENT
	LIEUTENANT (M)	J.R. STEELE	OFFICIER DE L'ARMEMENT
	LIEUTENANT (M)	P.G. TOWNSEND	OFFICIER DE PONT
	LIEUTENANT (M)	H.E. GOHLISH	OFFICIER DE MANOEUVRE
	LIEUTENANT (M)	J.D. JAMIESON	OFFICIER DES OPÉRATIONS
	LIEUTENANT (M)	G.J. SEARS	OFFICIER - ASM
	LIEUTENANT (M)	J.D. WILKIE	OFFICIER MÉCANICIEN EN CHEF
	LIEUTENANT (M)	E.-J. ROBICHAUD	OFFICIER DES COMMUNICATIONS
	LIEUTENANT (M)	J.-C. NADEAU	OFFICIER ADJOINT - GUERRE ANTIAÉRIENNE
	SOUS-LIEUTENANT	A.-D. TANGUAY	OFFICIER ADJOINT - ASM
SOUS-LIEUTENANT	W.J. LEHTO	OFFICIER DE LA GUERRE ÉLECTRONIQUE	

PATRON C1SN K.J. LAKE

ÉQUIPAGE DU PONT	C2BN	R.R. ROYLE	LSBN	D.W. MCDONALD
	P1BN	E.A. BAYLISS	LSBN	A.E. COTTRELL
	MSBN	R.J. THIVERGE	ABBN	C.A. HAWES
	MSBN	G.W. WILEY	ABBN	A. CHAYER
	MSBN	D.W. SCOVILLE	ABBN	A.J. PAYMENT
	MSBN	J.B. BROWN	ABBN	J.E. FRANCIS
	LSBN	W.H. SOPER	ABBN	R.W. ELSCHNER

COMBATTANTS	C2RP	K.W. GILL	LSSG	W.VEYT	LSSN	D.G. INMAN
	P1RP	P.A. MATTICE	ABSG	W.H. THORBOURNE	LSSN	R.D. WILSON
	MSRP	K.W. SMITH	ABSG	J.A. LEBEL	LSSN	A. CICCOLELA
	MSRP	H.P. WALSH	ABSG	J.L. VIAU	LSSN	M. IRIZAWA
	M SRP	J.D. CHAMBERLAIN	ABSG	W.J. RYAN	LSSN	J.H. HOOD
	LSRP	A.B. MACKINTOSH	ABSG	H.G. TATTRIE	LSSN	W.W. CLARK
	LSRP	J.L. MACDONALD	P1RM	J.G. CHARPENTIER	ABSN	J.P. TREMBLAY
	LSRP	G.A. MURRAY	P2RM	A.J. CIPRYK	ABRM	M.R. ANTLE
	LSRP	C.H. LEBLANC	P2RM	C.H. CLEGG	ABRM	D. BOSTON
	ABRP	J.A. BOIVIN	P2RM	G.J. LAFLAMME	ABRM	R.W. SONDERGARD
	ABRP	J.B. RICHARDSON	P2RM	J.M. ROSS	ABRM	W.E. OLIVER
	ABRP	J.D. LAVOIE	P2RM	T.A. CLELAND	ABRM	R.B. ROGERS
	ABRP	J.R. PENNEY	MSRM	R.W. SMITH	ABRM	G.S. GRAHAM
	ABRP	J.R. HUMBKE	MSRM	R.J. JOLIN	ABRM	J.P. TURCOTTE
	ABRP	J.R. MICHAUD	MSRM	L.P. CHIASSON	ABRM	R. PANTANO
	C2SG	G.A. CHING	LSRM	D.G. WESTON	ABRM	C.F. SNAIR
	P2SG	G.W. SLADE	LSRM	S.J. THEORET	ABRM	J.B. HURLEY
	P2SG	J. SPELLER	LSRM	P.A. LEBLANC	ABRM	M.J. BROOKS
	MSSG	W.W. MITCHELL	LSRM	J.W. GOMM	ABRM	J.D. GOLDING
	LSSG	L.J. MCKEOUGH	LSRM	J.S. BROWN	ABRM	J.D. GALLANT
	LSSG	C.R. MOULTON	P2SN	R.T. MCGAW	OSRM	D.G. SQUIRES
	ABSG	S.A. VANDEMOORTEL	P2SN	E.F. FAUGHT	ABMM	G.D. DYSON

C2WS C.S. SACKFIELD
P1WS E.R. JENSEN
MSWS J.R. LECLAIR
LSWS N.D. WIEDENMA
LSWS J.R. ANDERSON
LSWS B.A. RAMSAY
LSWS G.B. STEVENS
LSWS F.G. FANCY
LSWS R.H. FISHER
P1FC W.J. JARDINE
P1FC P.A. HANLON
P2FC H.J. CHAREST
P2FC J.L. VANTASSEL

P2FC G.G. DEJONG
P2FC J.R. FOWLER
MSFC L.A. DAWSON
LSFC J.D. HOBBS
LSFC G.E. PAINCHAUD
LSFC R.J. WATTS
LSFC D.C. MATCHETT
ABFC A.W. KIRKLAND
C2SN P.P. SINDERLY
P1SN I.T. JOHNSON
P2SN R.N. POOLE
P2SN S.R. BARKHOUSE
ABSN R.H. GARROW

ABSN J.E. KEDDY
ABSN J.H. ROCHON
ABSN J.A. DICK
C2WU A.R. KEEBLE
P1WU D.K. NORQUAY
P2WU W.S. BUNCH
LSWU C.R. BRAKE
LSWU B.D. CAMARON
LSWU J.A. MACVITTIE
ABWU J.P. ARSENAULT
ABWU J.F. DIXON
ABWU J.W. SQUITTIE

MÉCANICIENS

C1ER A.R. DAWSON
C2ER D.R. SHERLOCK
C2ER J.H. DONALD
C2ER W.M. PARKER
P1ER D.M. BOUTILIER
P1ER E.R. LEAL
P1ER A.J. ROY
P1ER H.J. ROMME
C2ER R.D. BECKETT
P1ER K.W. DUTNALL
P2ER R.E. SWELINE
P2ER W.G. LINK
P2ER R.A. DORRINGTON
MSER M.W. GRAHAM
MSER J.R. HILL
LSER R.J. MCCANN
LSER R.P. KRULICKI
LSER S.C. FOX
LSER J.L. BOISMIER
LSER J.H. MCLEOD

LSER G.H. OMALLEY
LSER M.E. PIPPY
LSER K.B. FRANDSEN
LSER J.H. HORN
ABER H.G. BRAKE
ABER D.B. WONG
ABER G.H. MALLETT
ABER G.W. LORENZ
ABER D.L. SKEAFF
ABER W.F. COUVELL
ABER E.V. CORVINO
OSER J.E. KEDDY
C2ET D.E. GRAVELLE
P1ET R.F. PAQUETTE
P1ET G.F. COOPER
P2ET R.O. SEIGEL
P2ET G.R. JACKSON
MSET R.J. OUELLET
MSET G.J. TIGHE
LSET J.W. KOLLEN

LSET G.H. MCKEARNEY
LSET M.B. CARTER
LSET J.T. SHIMANSKY
LSET G.H. WYNANDS
C2HT P.J. PELLETIER
P1HT G.A. FENERTY
P2HT G.S. CLAWSON
MSHT D.S. HARTMAN
LSHT M.R. HOGAN
LSHT G.E. SCHWASS
LSHT R.A. THORNE
LSHT D.J. HILTS
LSHT W.D. TAYLOR
P2AB S.E. UBDEGROVE
LSAB W.R. HAMILTON
LSAB E.B. CUMBY
LSAB L.R. DERRAH
MCPL(A) L.J. TROWSDALE
LSET J.D. MACINTOSH

APPROVISIONNEMENTS

P1CA E.D. WENTZELL
LSCA A.J. PELADEAU
ABCA J.R. GUAY
P1CF J.W. FOURNIER
PTE(A) J.G. GUERTIN
P1ST W.L. SAUNDERS
P2ST T.C. RYAN
P2ST W.A. AIRD
LSST J.H. MCLEAN
LSST A.J. SAMUEL
LSST D.C. MERRY
LSST M.P. LAPLANT
LSST J.L. BOISVERT
ABST J.D. TRUDEL
ABST J.A. EMMETT
ABST G.W. SPENCE
C2CK A. SIMAEYS
LSST H.C. PENNEY
LSST G.D. MELROSE

P2CK L.W. JONES
MSCK R.L. MARTIN
MSCK D.J. PASSAFIUME
LSCK P. HODGSON
CPL(A) D.J. PIKE
LSCK V.U. MITCHELL
CPL(A) W.W. MACLEOD
LSCK D.R. EISAN
LSCK M.T. HISCOCK
P1SW W.J. BEARE
CPL(L) L.J. SOROS
LSSW V. DIMAURO
ABSW R.J. BUREAU
PTE(A) J.J. SAVARD
P2SW A.J. GINGRAS
C2MA W.S. BUSSARD
LSMA W.S. BEAVER
LSSW J.L. LAHAIE
PTE(L) H.A. COLEMAN

AVIATION

PIRA J.H. DONOVAN
LSAF A.C. CAMERON
LSAE P.R. WYBENGA
MSWA W. MACARTHUR

M. Gérard Filion
Président



M. Arthur Simard
Président du Conseil



LES CONSTRUCTEURS

Il était tout à fait approprié que l'on ait confié à Marine Industrie Limitée la construction du *Huron*, navire identique au prototype perfectionné, l'*Iroquois*, récemment construit par Marine Industrie. En effet, trois des plus magnifiques navires de la flotte canadienne auxquels s'est joint l'*Iroquois*, à savoir l'*Assiniboine*, le *Sainte-Croix* et le *Nipigon*, ont aussi été construits aux chantiers de Marine Industrie.

La qualité reconue des travaux de MIL, ainsi que ses techniques de gestion, ont valu à Marine Industrie d'être parmi les deux chantiers pilotes capables d'assumer la responsabilité de ce programme complexe. L'appréciation des soumissions remises en concurrence a imposé le choix de MIL.

Afin d'assurer la meilleure construction possible, dans des conditions économiques les plus rentables, la société MIL a complètement modernisé son chantier maritime, étape par étape, pendant la période de construction de l'*Iroquois* et du *Huron*. 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 prototype. *Le Huron* a bénéficié des fruits de cette modernisation.

Bien que ces deux contrats de construction navale constituaient le motif principal de la modernisation décrite ci-haut et qui représente un investissement de \$12 millions, l'Administration se rendait bien compte de la diversification manufacturière qu'elle allait rendre possible. En effet, cette expansion a permis à Marine Industrie de pénétrer le marché international.

Mieux encore, elle a permis à Marine Industrie d'étendre son champ d'activités au-delà de la construction navale. Actuellement, des 2,900 employés de Marine Industrie, la moitié travaillent à la construction de navires; l'autre moitié fabriquent des turbines hydro-électriques et des génératrices pour, par exemple, Churchill Falls et l'Hydro-Québec, ainsi que des wagons de chemin de fer pour le Canada et les pays étrangers. Marine Industrie est même engagée dans la construction de broyeurs de minerai et d'une gamme étendue de machinerie lourde hors série. Il est bien évident que Marine Industrie est déjà avancée dans la voie de la diversification industrielle.

M. Louis Rochette
Vice-président exécutif



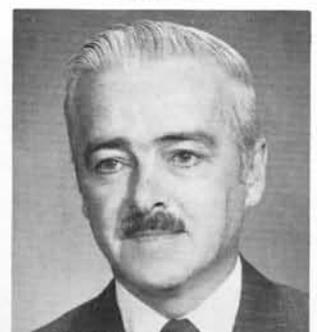
M. Marcel Manseau
Vice-président
Construction et
fabrication navales



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



M. Léon Tougas
Directeur des
travaux



LES INSPECTEURS



Le Chef de l'Obtention de matériels a été chargé de superviser la construction et l'équipement du HMCS *HURON*. Il était représenté à Sorel par le 202^e Détachement des Services techniques des Forces canadiennes. Ce détachement est composé à la fois de militaires et de civils et est dirigé par le commander T.A. Arnott, CD.

Le commander Arnott et plusieurs membres (officiers et hommes) de son personnel, se sont occupés du HMCS *HURON* depuis le début de sa construction, en février 1969. À mesure que s'accroissait le rythme de la construction, beaucoup plus de personnel était requis pour surveiller le programme de contrôle de la qualité de l'entrepreneur. Afin de faire face à ces exigences, plusieurs officiers et hommes désignés pour servir à bord du HMCS *HURON* ont été affectés à Sorel afin d'accroître l'effectif régulier du détachement. De cette façon, quelques-uns de ceux qui feront partie de l'équipage du navire lorsqu'il sera mis en service ont eu une excellente occasion d'observer non seulement la méthode, mais, également, la qualité de sa construction. Cette connaissance, acquise en cours d'emploi, des systèmes complexes dont est doté ce destroyer, leur permettra d'atteindre un haut degré d'efficacité opérationnelle beaucoup plus tôt que s'ils n'étaient arrivés à bord qu'à la date de mise en service.

Pour les inspecteurs, *SURVEILLANCE* est le mot d'ordre. Ce fut la tâche du détachement de veiller à ce que le constructeur fournisse des preuves concrètes que les matériaux utilisés et le fini de l'exécution rencontraient les exigences stipulées dans les devis et dessins de construction du navire. C'est cette corrélation étroite qui existe entre les inspections effectuées par le constructeur naval et la surveillance exercée par le détachement qui permet au Ministère et, en particulier, au Commandant opérationnel et à l'Administrateur du projet de s'assurer qu'ils prennent possession d'un navire complètement au point et dont la construction se conforme aux exigences du contrat.





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 M L.G. Crutchlow, sous-ministre adjoint, (Logistique) MDN, par M. J.S. Glassford, sous-ministre adjoint, approvisionnement technique, au MAS et par le Major-Général D.W. Goss, Chef – Logistique

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 W.B. Christie, chef Étude des systèmes

CONCEPTION, CONSTRUCTION ET ÉQUIPEMENT RÉALISÉS AU CANADA

L'*Huron* est l'un des nouveaux escorteurs d'escadre de la class *tribe*, de conception canadienne. Sa quille a été mise en chantier à la Marine Industries Limitée, à Sorel Québec, en juin 1969; Le lancement a eu lieu le 9 avril 1971.

L'équipage du navire se compose de 289 officiers et hommes. L'*Athabaskan* 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'*Huron* 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*, et possède 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 adjudgé 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.



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: en termes d'héraldique, le blason est décrit ainsi: "D'or, à gueules de fleur de nicotine, accompagné de semis vert et d'étamines or."

SIGNIFICATION: Les Hurons étaient connus comme les Indiens fumeurs de tabac; d'où le dessin de l'insigne dans la représentation stylisée de la fleur de nicotine. Ceci est conforme à la tradition selon laquelle on utilise des fleurs ou des plantes comme emblèmes de combat; par exemple, les roses de York et de Lancaster; le chardon d'Écosse, le poireau du pays de Galles, le trèfle de l'Irlande et notre propre feuille d'érable.

COULEURS DU NAVIRE: Pourpre et or.

DEVISE: "Parer le Courageux".

SIGNIFICATION: À l'origine, le *HURON* n'avait pas de devise officielle. Ce n'était pas l'usage pour les navires admis en service actif durant la guerre, et même de nombreux bâtiments n'avaient pas d'insigne officiel. C'est pourquoi le nouveau *HURON* est le premier à arborer la devise "Parer le Courageux", attribuée, en fait, par l'épouse du Commandant pour refléter le rôle du Commandement Maritime et de la nature tribale de cette classe de navire.

LE NOM

Le nom *HURON* est dérivé d'un vieux mot français "*huron*", qui signifie "un fripon poilu et mal peigné". Ce nom s'est d'abord appliqué à une fédération de quatre tribus iroquoises connues parmi les Indiens comme des "*Wendat*", c'est-à-dire, sans feu ni lieu.

Au moment où ils furent découverts, en 1534, les Hurons étaient établis dans des villages à économie agricole situés le long du fleuve Saint-Laurent et dans le territoire avoisinant le lac Simcoe. Ils y cultivaient le tabac pour faire le troc; d'où l'insigne du navire et les fréquentes références aux Hurons comme "Indiens fumeurs de tabac". Plus tard, la région du lac Simcoe fut appelée la Huronie.

Même si la langue huronne appartenait à la famille linguistique iroquoise, les Hurons et les Iroquois étaient des ennemis irréductibles. Cette inimitié dura plus de cent ans. Au début du XVII^e siècle, la Ligue iroquoise des Cinq Nations avait repoussé les Hurons au-delà de la vallée du Saint-Laurent vers l'ouest de l'Ontario jusqu'à la baie Georgienne. À cette époque, la tribu comptait environ 10,000 âmes. Toutefois, les guerres tribales s'intensifièrent et, en 1648-1649, presque tous les villages au sud de la baie Georgienne étaient disparus; les Iroquois ayant été aidés dans une certaine mesure par une maladie fort redoutée, la petite vérole. La tribu fut ainsi réduite à environ 800 âmes; elle se dispersa ensuite aux quatre vents: au Québec, dans l'Ohio et le Michigan et jusque dans l'Oklahoma.

En signe de reconnaissance à l'égard du peuple huron du Canada, le premier HMCS *HURON* a été admis en service actif au chantier naval de Vickers-Armstrong Ltd à Newcastle-upon-Tyne le 19 juillet 1943 sous le commandement du lieutenant-commander H.S. Rayner, DSC, qui est devenu Chef d'état-major de la Marine avec le grade de Vice-amiral. Il est intéressant de noter que cet officier est né dans le comté de Huron, en Ontario.

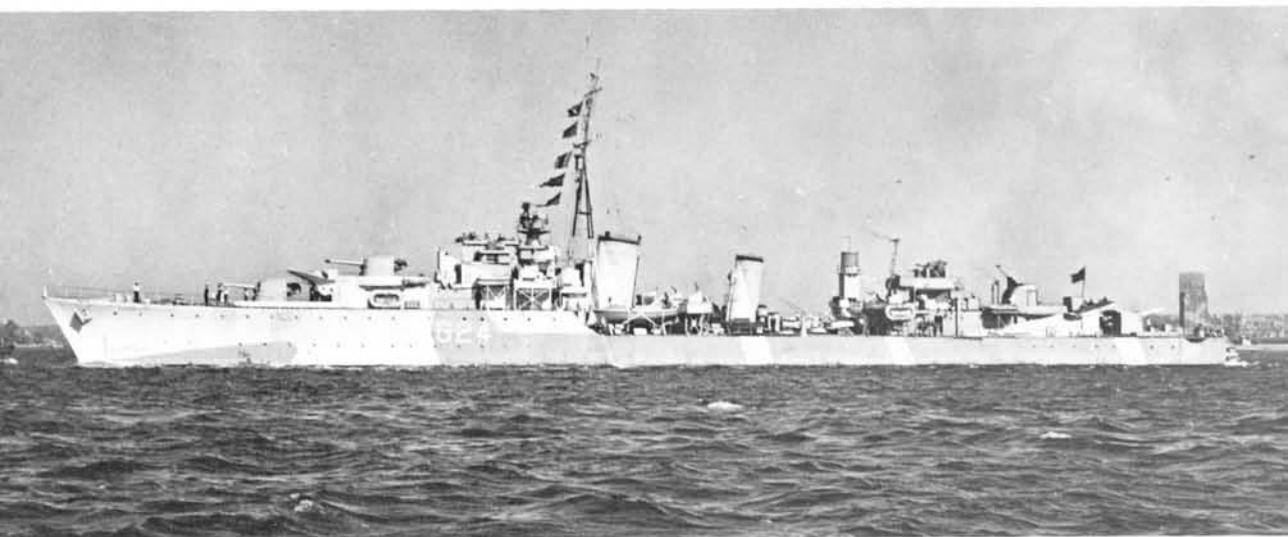
Le premier navire portant le nom de *HURON* est lancé en juin 1942 par la comtesse de Minto, née Marion Cook, de Montréal. Mis en service actif en juillet 1943, le *HURON* quitte Newcastle-upon-Tyne pour se rendre à Scapa Flow afin d'y procéder à des manoeuvres. Au cours de cette période, il a le privilège de faire partie de l'escorte royale de Sa Majesté le Roi Georges VI et de participer aux opérations de sauvetage de l'avion de chasse *Blackburn Skua* tombé en mer à l'ouest des Îles Orkney.

En septembre 1943, le HMCS *HURON* rejoint la 3^e flottille de destroyers basée à Scapa Flow et qui assure le service de convoi dans l'Arctique entre les ports du Royaume-Uni et celui de Kola Inlet. Un de ces convois attire le grand croiseur *SCHARNHORST* qui s'est donné pour objectif de le détruire. Toutefois, les Forces alliées sont beaucoup plus fortes que ne l'avait prévu le *SCHARNHORST* et ce dernier est torpillé au cours d'un engagement. Le *HURON* se trouve alors en service d'escorte rapprochée à l'intérieur d'un écran de croiseurs; il ne prend donc aucune part active à cette bataille dramatique.

Le 18 février 1944, le *HURON* arrive à Plymouth, venant de Scapa, pour rallier la 10^e flottille des destroyers. Pendant les mois suivants, il ne cesse d'effectuer des patrouilles et des dragues offensives le long de la côte française et de la Manche à l'appui des plans en voie d'élaboration en vue de l'invasion de la Normandie. Au cours de ces incursions, le *HURON* contribue à couler un destroyer de la classe "Elbing" de la Marine allemande. Une autre fois, lors d'une rencontre nocturne dans laquelle sont engagés la 10^e flottille de destroyers et quatre destroyers allemands, le *HURON* et un bâtiment de même série, le *HAIDA*, réussissent à faire échouer un destroyer de la classe "Narvik" sur la plage de l'Île de Bas. Le *HURON* participe à plusieurs autres combats de moindre importance jusqu'au début du mois d'août 1944, alors que le HMCS *IROQUOIS* prend la relève, lui permettant de se rendre à Halifax (N.-É.) pour une remise en état bien méritée.

En novembre 1944, le HMCS *HURON* retourne au Royaume-Uni pour assurer de nouveau des services d'escorte et de patrouille, dont la navette dangereuse dite la "KOLA RUN". La dernière fois que le *HURON* participe aux opérations de convoi dans l'Arctique avant la fin des hostilités en Europe, il se trouve avec le convoi RA-66, qui part de Kola Inlet pour se rendre en Grande-Bretagne. Malgré les harcèlements constants de sous-marins allemands, le convoi arrive sans subir de pertes; toutefois, un escorteur, le HMS *GOODALL*, est coulé par un sous-marin ennemi, tandis que deux sous-marins allemands sont coulés par les escorteurs au cours de ce passage.

Pour le HMCS *HURON*, l'activité dans les eaux européennes était terminée et, le 4 juin 1945, les navires HMCS *HURON*, *HAIDA* et *IROQUOIS* partent pour Halifax. Le 20 mars 1946, le *HURON* est désarmé.



Pendant presque quatre ans, le *HURON* reste inactif. Après avoir subi des transformations importantes et une fois modernisé, il est réarmé le 28 février 1950. Le HMCS *HURON* devait apporter au Canada bien d'autres palmes. Une de ses premières tâches consiste à faire partie du groupement opérationnel 215.1 composé du *MAGNIFICENT*, du *HURON* et du *MICMAC*, qui forme une escadre de service spécial; celle-ci quitte Halifax pour faire une croisière en Europe. Cette "croisière en service diplomatique" comprend des escales dans de nombreux pays membres de l'OTAN.

En janvier 1951, le *HURON* entreprend son premier tour de service en Corée. Au cours des cinq mois passés dans les eaux coréennes, il participe à six opérations de porte-avions, une patrouille sur la côte occidentale, une sur la côte orientale et une patrouille spéciale, en battant le pavillon du Commandant du groupement opérationnel 95.1. Le *HURON* rentre à Halifax le 12 octobre 1951; mais il devait accomplir deux autres tours de service en Corée entre avril 1953 et avril 1955.

De 1955 à 1963, le *HURON* joue un rôle très actif dans la Marine canadienne d'après-guerre. Divers exercices de temps de paix, des remises en état et des croisières d'entraînement le conduisent dans diverses parties du monde. Ses états de service montrent qu'en tout temps il s'est révélé un représentant digne et gracieux du Canada. Le premier *HURON* est finalement désarmé à Halifax le 30 avril 1963. Éventuellement, il transmettra à une nouvelle génération de destroyers le patrimoine dont il a raison d'être fier.

Pour services rendus pendant la guerre et le conflit coréen, le *HURON* a reçu les décorations suivantes:

L'ARCTIQUE	—	1943–1945
LA MANCHE	—	1944
LA NORMANDIE	—	1944
LA CORÉE	—	1951–1953

Les décorations du drapeau du *HURON* seront portées avec fierté.

ANCIENS OFFICIERS COMMANDANTS

<p>Du 19 juillet 1943 au 22 septembre 1944</p>	<p>Lieutenant-Commander H.S. Rayner, DSC, CD, MRC,(Vice-Amiral en retraite)</p>	<p>Du 25 juin 1954 au 9 août 1954</p>	<p>Commander L.P. McCormack, CD, MRC,(Capitaine en retraite)</p>
<p>Du 23 septembre 1944 au 24 octobre 1945</p>	<p>Lieutenant-Commander H.V.W. Groos, CD, MRC, (Capitaine en retraite)</p>	<p>Du 10 août 1954 au 16 août 1954</p>	<p>Lieutenant-Commander E.D. Robbins, CD, MRC, (Commander en retraite)</p>
<p>Du 25 octobre 1945 au 21 février 1946</p>	<p>Lieutenant E.P. Earnshaw, CD, MRC, (Capitaine en retraite)</p>	<p>Du 17 août 1954 au 7 août 1955</p>	<p>Commander J.C. Pratt, CD, MRC,(Commodore en retraite)</p>
<p>Du 22 février 1946 au 20 mars 1946</p>	<p>Lieutenant J.C.L. Annesley, (décédé)</p>	<p>Du 8 août 1955 au 27 janvier 1957</p>	<p>Commander R.A. Webber, DSC, CD, MRC,(décédé)</p>
<p>Du 28 février 1950 au 23 mars 1950</p>	<p>Lieutenant-Commander E.T.G. Madgwick, CD, MRC,(Capitaine en retraite)</p>	<p>Du 28 janvier 1957 au 1 août 1957</p>	<p>Commander N. Cogdon, CD, MRC,(Commodore CAF)</p>
<p>Du 24 mars 1950 au 6 avril 1950</p>	<p>Lieutenant-Commander T.C. Pullen, CD, MRC, (en retraite)</p>	<p>Du 28 mars 1958 au 6 décembre 1959</p>	<p>Commander W.H. Howe, CD, MRC,(en retraite)</p>
<p>Du 7 avril 1950 au 23 septembre 1951</p>	<p>Lieutenant-Commander E.T.G. Madgwick, CD, MRC,(Capitaine en retraite)</p>	<p>Du 7 décembre 1959 au 2 novembre 1961</p>	<p>Commander H.H. Smith, CD, MRC,(en retraite)</p>
<p>Du 24 septembre 1951 au 12 octobre 1951</p>	<p>Commander J.C. Littler, CD, MRC,(Capitaine en retraite)</p>	<p>Du 3 novembre 1961 au 2 octobre 1962</p>	<p>Commander W.C. Spicer, CD, MRC,(en retraite)</p>
<p>Du 18 novembre 1952 au 20 septembre 1953</p>	<p>Commander R.C. Chenoweth, MBE, CD, MRC,(en retraite)</p>	<p>Du 3 octobre 1962 au 7 avril 1963</p>	<p>Commander D.S. Bethune, CD, MRC,(en retraite)</p>
<p>Du 21 septembre 1953 au 20 juin 1954</p>	<p>Commander T.C. Pullen, CD, MRC,(Capitaine en retraite)</p>	<p>Du 8 avril 1963 au 30 avril 1963</p>	<p>Lieutenant-Commander D. Ross,(Commander CAF)</p>

ORDER OF SERVICE

Introduction by: Mr. J. Simard,
Naming and Commissioning Religious Service – overleaf in centre-fold.
The Sponsor, Mrs. Elizabeth Collins, names the ship;
 “I name you HURON, May God Bless
 this ship and all who sail in her.”
Presentation of flowers to the Sponsor.
The Commissioning Ceremony will commence.
Introduction by: Commander T.A. Arnott, CD, Detachment Commander
Acceptance and Handover ceremony.

Presentation of Ship's Keys by Mr. G. Filion.
The Commanding Officer will order the ship to be commissioned.
Presentation of original ship's bell by Rear Admiral R.W. Timbrell, DSC, CD.
The Ship's Company “mans the ship”.
The Commanding Officer is piped on board.
The Guest of Honour, Sponsor, and Official Party will proceed to the ship.
Invited Guests proceed on board for a tour of the ship.
Official Party and invited guests proceed to the reception ashore at Ecole Madeleine T. Cournoyer.

Addresses by: Mr. G. Filion, President of Marine Industries Limited
Minister of National Defence
Minister of Supply and Services
Premier of Quebec
Commander T.A. Arnott, CD, Detachment Commander
Vice Admiral D.A. Collins, CD, Guest of Honour.
Mr. M. Grows-Louis, Grand Chief of the HURONS

Presentation to the Sponsor by Marine Industries Limited.
Presentation to the ship by Marine Industries Limited.
The reception will end at 6 p.m.

GUEST OF HONOUR
Vice Admiral D.A. Collins CD

SPONSOR
M.E. Collins

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 *Huron* 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.

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

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.

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.

Let us Pray

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.

Prions:

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 règne dans les siècles des siècles.

AMEN.

THE BLESSING

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.



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.