



**MISE EN SERVICE DE  
L'ALGONQUIN**

**LE 3 NOVEMBRE 1973**

**AUX CHANTIERS DE LA DAVIE SHIPBUILDING LTD. LAUZON, QUÉBEC**

MISE EN SERVICE DE  
**L'ALGONQUIN**



Photo par Jon Joosten

L'*ALGONQUIN*, quatrième de la nouvelle classe de destroyers DDH 280 du Canada, rejoint aujourd'hui ses trois jumeaux et la Flotte. Il doit bientôt entreprendre ses tâches de surveillance et de contrôle de nos côtes.

Le rôle auquel a été appelé ce bâtiment est à la fois exigeant et important. Afin de le remplir, il a été équipé du matériel le plus moderne qui puisse s'obtenir. Plus important encore, ce bâtiment imposant et son matériel perfectionné seront manoeuvrés par un équipage constitué de matelots des mieux instruits et des plus capables du monde.

Aux hommes compétents qui ont étudié et construit l'*ALGONQUIN*, j'exprime toute ma gratitude.

Le capitaine, les officiers et les hommes qui iront en mer dans ce bâtiment font maintenant face au défi de faire honneur au nom du premier *ALGONQUIN* et à l'exemple qu'il a donné.

Je n'ai aucun doute qu'ils sauront relever ce défi dans les meilleures traditions de la Flotte dont ils font partie.

Bonne mer!

James Richardson

MINISTRE DE LA DÉFENSE NATIONALE



The commissioning of *HMCS ALGONQUIN* is significant in two ways. First, it marks the successful completion of a construction program in which Canadian know-how in ship designing and construction has again proven itself equal to the best in the world. Second, it marks a new capability for Canada in which the four DDH 280 Class warships prepare to use their impressive capability in the role of protection and surveillance of Canada's maritime areas of national interest.

The challenge now facing the *ALGONQUIN*, and the men who sail in her, is formidable. Three oceans give Canada one of the longest coastlines in the world. This, in turn, represents a great responsibility which Canada accepts as a major maritime nation. The *ALGONQUIN* now adds to the Fleet her superb technology which, combined with her three sister ships, and other units of the Fleet, will serve Canada with honor and distinction.

In the final analysis, however, no matter how fine the ship may be or how challenging her tasks, it is the men who sail in her that will decide the greatness of the *ALGONQUIN*. This is perhaps the greatest challenge. There is no doubt in my mind that the men who bring the proud name of *ALGONQUIN* back into the fleet, and others who serve in her in future years, will be more than equal to the challenge.

On behalf of your shipmates in the Fleet, who now await your arrival, and on behalf of all members of the Canadian Forces, I welcome the *ALGONQUIN* and her ship's company to the Fleet. I wish you Godspeed and smooth seas.

J.A. Dextraze General  
CHIEF OF THE DEFENCE STAFF



The Commissioning of *HMCS ALGONQUIN* marks the completion of the current Canadian Armed Forces DDH 280 building programme. Into *ALGONQUIN* and her three sister ships has gone the very best that can be provided in design, workmanship, equipment, and armament, making them among the most sophisticated and versatile vessels of their type in the world. Their enhanced capabilities and flexibility of employment markedly increases the ability of Maritime Command to fulfil a wide variety of tasks in support of Canada's defence commitments.

*HMCS ALGONQUIN* bears the name of both a proud Indian tribe and of a ship which distinguished herself in action during the Second World War. It is interesting to note that it was in the conversion of the first *ALGONQUIN* in the early 1950's, that many of the concepts subsequently incorporated in the 205 and 257 classes of destroyer escorts were initially evaluated. These classes have, for the past many years, formed the backbone of the Canadian fleet. Now a new generation of ships has come into being, and it is most appropriate that *ALGONQUIN* should be represented in this class.

Notwithstanding the excellence of the ship and her complex systems, it is still upon the officers and men who sail her that *ALGONQUIN*'s effectiveness depends. Modern day technological advances and tactical developments have increased, rather than diminished, their role.

It is indeed a pleasure to welcome *HMCS ALGONQUIN* to Maritime Command. To her Captain, officers and men, I extend my best wishes for a fair passage and a successful commission. Godspeed.

D.S. Boyle Rear-Admiral  
COMMANDER MARITIME COMMAND



## INSIGNE DU NAVIRE

**BLASON:** Sable, une pointe fascée ondée en quarte, argent et azur, d'où émerge le bras d'un Indien, courbé au naturel et orné de bandes argent à l'avant-bras et au poignet, tenant élevé un harpon argent qui transperce une anguille or.

**SIGNIFICATION:** L'insigne porte le bras d'un Indien tenant un harpon au bout duquel une anguille est empalée. C'est une interprétation picturale du mot "*ALGONQUIN*", qui signifie "au lieu du harponnage du poisson et des anguilles". Pendant la guerre, dans une lettre demandant l'approbation de l'insigne du premier *HMCS ALGONQUIN*, son Commandant écrivait:

"Le bras musclé surgissant de l'onde représente la puissance offensive à la surface des grandes eaux, l'anguille empalée l'ennemi vaincu. Ce dessin symbolise également le succès contre l'ennemi qui se dissimule dans les profondeurs, le sous-marin."

**COULEURS DU NAVIRE:** Or et bleu azur

**DEVISE:** À Coup Sûr (with sure stroke)

## LE NOM

Les *ALGONQUINS* ou *ALGONKINS* étaient une tribu d'Indiens dont le vaste territoire de chasse et de pêche, d'où ils tiraient leur subsistance, s'étendait de la baie Georgienne, à l'ouest, jusqu'à la rivière Saint-Maurice, à l'est. Champlain et ses contemporains furent les premiers à mentionner le nom *ALGONQUIN*, qui signifie "au lieu de harponnage du poisson et des anguilles", pour désigner cette tribu. Ils rencontrèrent ces Indiens sur les rives de la rivière des Outaouais, qui coulait au cœur de leur territoire. Avec le temps, cette rivière devint, pour les Français, une des principales voies de communications vers l'ouest, et les Indiens qui vivaient sur ses bords devinrent leurs alliés. Comme les *ALGONQUINS* étaient déjà à couteaux tirés avec les Iroquois, même avant l'arrivée des Blancs, il n'est guère surprenant qu'ils s'allièrent à leurs voisins, les Français, pour combattre la Confédération des Cinq-Nations. Lors de la série de guerres qui devait suivre, les Iroquois reçurent toujours plus d'armes à feu de leurs alliés européens que les *ALGONQUINS*; ces derniers furent donc repoussés des bords de l'Outaouais et du Saint-Laurent, vers le nord et vers l'est. Plus tard, lorsque la puissance iroquoise commença à décliner, les *ALGONQUINS* réoccupèrent graduellement leur ancien territoire.

Plusieurs de leurs descendants vivent, de nos jours, dans quelques réserves de l'est de l'Ontario et de l'ouest du Québec. D'autres ont conservé leurs anciennes coutumes nomades et vivent du produit de la chasse sur les bords du haut Saint-Maurice.

Voilà donc ce peuple dont le nom devait servir à désigner le premier et le deuxième *ALGONQUIN*. Leur fier héritage se perpétuera au cours de la carrière du deuxième *ALGONQUIN*, tout comme il fut conservé au cours de celle du premier.



## L'HÉRITAGE

Le premier *HMCS ALGONQUIN*, lancé en septembre 1943, sous le nom *HMS VALENTINE*, faisait partie de la flotte de destroyers de la classe "V" de la Marine britannique. Après des négociations avec le gouvernement britannique, le Canada l'obtient et le remet en service, en février 1944, sous le nom de *HMCS ALGONQUIN*.

Jaugeant 1,710 tonnes et ayant une vitesse maximum de plus de 30 noeuds, il peut parcourir, sans mazoutage et à la vitesse de croisière de 15 noeuds, 5,300 milles marins. Il est armé de quatre canons de 4.7", de huit tubes lance-torpilles, de canons Bofors jumelés de 40 mm, ainsi que de quatre canons Oerlikon jumelés de 20 mm. Construit pour manoeuvrer avec les gros navires, la grande autonomie opérationnelle de l'*ALGONQUIN* le rend particulièrement utile dans les opérations indépendantes en compagnie de croiseurs et de porte-avions, de même que dans les tâches plus traditionnelles d'escorteur de convois.

Peu après sa mise en service et ses essais en mer, l'*ALGONQUIN* participe, avec d'autres unités de la Flotte britannique, à l'attaque qui fut couronnée de succès, contre le navire de guerre allemand *TIRPITZ*, dans le fjord d'Alta, en Norvège. L'*ALGONQUIN* fait partie de l'escorte des porte-avions et se distingue en repêchant le pilote d'un avion de chasse Hellcat.

De retour à Scapa Flow, l'*ALGONQUIN* se joint à la 26<sup>e</sup> Flottille de destroyers et participe à d'autres opérations contre le *TIRPITZ* et le transport maritime ennemi, le long des côtes de la Norvège. Suite à ces opérations, il a l'honneur d'être inspecté par le Roi Georges VI lors d'une visite de ce dernier à la Flotte britannique mouillée à Scapa Flow.

Cette Revue royale marque le début d'une longue période d'entraînement en prévision de l'invasion tant attendue du Continent.

Finalement, en juin 1944, l'*ALGONQUIN* participe à l'opération Neptune (phase navale de l'invasion de la Normandie), en escortant le navire de commandement de la 3<sup>e</sup> Division canadienne, en bombardant les côtes et en effectuant des patrouilles anti-sous-marines dans le secteur de l'invasion.

En juillet 1944, il se joint de nouveau à la 26<sup>e</sup> Flottille de destroyers et participe à d'autres attaques contre le *TIRPITZ* et le transport maritime ennemi le long des côtes de la Norvège. Toujours à titre d'unité de la 26<sup>e</sup> Flottille, il escorte deux convois jusqu'à Mourmansk, en Russie, en septembre et décembre 1944.

En février 1945, le *HMCS ALGONQUIN* rallie Halifax pour un radoub qui s'impose depuis longtemps. Il revient à Halifax le 9 août 1945 et y passe quelques jours en vue de se préparer à

rejoindre la Flotte britannique dans le Pacifique. La reddition japonaise étant survenue le 15 août, l'*ALGONQUIN* traverse l'Atlantique tout en maintenant ses postes de combat et ses équipes de canoniers en état d'alerte. Jusqu'à la fin de 1945 il patrouille la Méditerranée et la mer des Antilles. Il passe, en février 1946, à la Flotte de réserve de la côte ouest, à Esquimalt (C.-B.) et y demeure pendant six ans.

En 1951, le *HMCS ALGONQUIN* est toué aux chantiers maritimes Yarrows Limited, à Esquimalt, pour y subir une très importante modernisation. Aux cours des deux années qui suivent, le navire est pratiquement reconstruit à partir de la coque, et la Marine canadienne en profite pour mettre à l'essai plusieurs des améliorations qu'elle se propose d'incorporer dans les nouveaux destroyers de la classe *ST-LAURENT*. La superstructure du navire est entièrement reconstruite afin d'y incorporer plusieurs nouveautés, dont les plus importantes sont un pont entièrement fermé et une salle des opérations située sous le pont, de sorte que le navire peut manoeuvrer et combattre sans que ne soient exposés ceux qui dirigent ces opérations. Des postes abrités de vigie aérienne sont également aménagés, permettant toutes les manoeuvres sans qu'il n'y ait d'hommes sur le pont supérieur. Sauf pour la cheminée et le mât, la nouvelle silhouette du navire ressemble beaucoup à celle qu'auront les destroyers de la classe *ST-LAURENT*, et très peu à sa silhouette originale. Cette remise à neuf terminée, l'*ALGONQUIN* est remis en service le 25 février, 1953.

Après une courte période d'essais en mer, l'*ALGONQUIN* se rend à Halifax et, pendant tout le reste de l'année, participe, avec d'autres unités de la Flotte de l'OTAN, à d'importantes manoeuvres dans l'Atlantique-Nord et la mer des Antilles. La 1<sup>re</sup> Escadre canadienne d'escorte est formée en novembre 1953 et l'*ALGONQUIN* en devient le navire principal.

De 1953 à 1965, et toujours avec la 1<sup>re</sup> Escadre, il participe, de concert avec d'autres unités navales, à des manoeuvres dans l'Atlantique, la mer des Antilles et la Méditerranée. Parmi les nombreuses manoeuvres auxquelles l'*ALGONQUIN* participe, de 1953 à 1961, il faut compter celles de la série *New Broom* de l'Otan. Au début de l'été 1964, il traverse l'océan pour participer aux manoeuvres d'entraînement de son escadre, au large de Londonderry.

L'année 1964 marque la fin de la vie active de l'*ALGONQUIN*; âgé de vingt-deux ans, il est radoubé en 1965 et passe à la Flotte de réserve jusqu'en 1967, alors qu'il se rend à Esquimalt. Retiré du service en avril 1971, il est remis à la Corporation de disposition des biens de la Couronne.

Pendant plus de vingt ans, le *HMCS ALGONQUIN* a été une fière et vaillante unité de la Marine canadienne, et a amplement mérité les décorations suivantes qui lui furent décernées:

NORVÈGE	—	1944
NORMANDIE	—	1944
ARCTIQUE	—	1944-1945

C'est avec fierté que le nouvel *ALGONQUIN* arborera ces décorations gagnées par son prédécesseur.





# LE NAVIRE · L'ÉQUIPAGE · LA MISSION

## LE NAVIRE

Le *HMCS ALGONQUIN* est l'un des nouveaux escorteurs d'escadre de la classe *Tribu*, de conception canadienne. Sa construction a commencé à la Davie Shipbuilding Limited, de Lauzon (Québec), en avril 1970, et il a été lancé le 23 avril 1971.

L'équipage du navire se compose de 288 officiers et hommes. L'*ALGONQUIN* a 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 et 6 pouces. Il jauge au maximum 4,633 tonnes. Des turbines à gaz entraînent les deux hélices à cinq pales à pas variable.

L'*ALGONQUIN* est beaucoup plus qu'un simple navire de lutte anti-sous-marine. Sa conception et sa construction sont fondées sur des concepts canadiens qui ne se retrouvent dans aucun autre navire étranger de ce type.

L'*ALGONQUIN* dispose des installations opérationnelles nécessaires à deux hélicoptères *SEA KING*. La propulsion est assurée par des turbines à gaz perfectionnées qui fournissent également l'énergie électrique et peuvent être commandées à partir du pont et de la chambre des machines. Un système d'affichage informatique de toutes les données permet de riposter rapidement à toutes les menaces. On y trouve un compartiment pressurisé anti-gaz pour la défense nucléaire, biologique et chimique, ainsi qu'un sonar de coque et un autre à immersion réglable. Les normes canadiennes de logement prévalent sur le navire.

## L'ÉQUIPAGE

L'équipage de l'*ALGONQUIN* se compose de 288 officiers et hommes. Leur formation n'a pas été facile, car quatre-vingt pour cent de l'équipement de l'*ALGONQUIN* est nouveau pour eux. Plusieurs ont dû suivre des cours pendant un an sur l'exploitation et l'entretien de cet équipement.

Le programme d'instruction à l'intention des équipages des destroyers de la classe DDH 280 a exigé une étroite collaboration entre une douzaine de directions du Quartier général de la Défense nationale, les chantiers de construction navale, l'École de la Flotte et plusieurs organismes du Commandement maritime. Parallèlement, plusieurs officiers et hommes ont reçu une formation en usine tant au Canada qu'à l'étranger, notamment en Hollande, en Italie et aux États-Unis.

Sous plusieurs aspects, les hommes qui serviront à son bord constituent déjà une équipe. Ils ont travaillé fort pour se préparer à faire partie de l'équipage de l'*ALGONQUIN* et, maintenant, à titre de premier équipage du navire, ils continueront à se former et à acquérir l'expérience et les connaissances nécessaires à l'accomplissement de la multitude de tâches qui leur seront assignées en temps de paix ou en temps de guerre.

## LA MISSION

Le *HMCS ALGONQUIN*, dès son affectation au Commandement maritime, se joindra aux autres unités de la Flotte, afin de collaborer à l'appui de la politique nationale de défense.

Des missions relatives au maintien de la souveraineté canadienne, à la défense de l'Amérique du Nord, à la défense de l'OTAN et au maintien de la paix constitueront l'éventail des tâches qui lui seront assignées en temps de paix et en temps de guerre.

Grâce à son équipement des plus modernes, le *HMCS ALGONQUIN* est tout à fait à la hauteur des diverses tâches associées aux missions susmentionnées. Ses systèmes perfectionnés de commandement, de contrôle et de communications permettent de coordonner les mouvements d'autres navires et aéronefs lors de vastes manoeuvres navales opérationnelles tout temps. Ses systèmes modernes d'armes et de détection, décrits plus haut, lui confèrent une grande efficacité contre les sous-marins les plus perfectionnés, ainsi qu'une grande puissance défensive contre les attaques au moyen de missiles; il peut également bombarder les côtes à l'appui des forces terrestres.

L'accomplissement de ces tâches exigera que l'*ALGONQUIN*, tout en maintenant une veille constante, participe fréquemment à des manoeuvres et déploiements opérationnels, se déplace sur des milliers de milles et veille à l'alimentation et au bien-être de près de 300 hommes.

Voilà la mission de l'*ALGONQUIN*. Conçu au cours des années 1960, ce navire, grâce aux modernisations périodiques de son équipement, est destiné à être encore, au 21<sup>e</sup> siècle, un instrument efficace de défense.





## ARMEMENTS

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

Deux lance-torpilles Mark 32 à tubes triples utilisant des torpilles Mark 46.

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

Un canon automatique 5"/54 à double usage.

Un système de missile canadien Sea Sparrow, de défense ponctuelle.

Un lance-roquettes Bofors 10.3cm.

Un double lance-roquettes 3" pour bandelettes métalliques anti-radar.

L'armement du navire a d'abord été conçu pour lui permettre de poursuivre et détruire des sous-marins, mais le système de missiles Sea Sparrow lui donne également une capacité de défense aérienne ponctuelle. Le navire est aussi capable de remplir des missions secondaires, telles que la poursuite et la destruction de navires de surface, le bombardement des côtes à l'appui des troupes, la surveillance côtière et la protection des navires marchands.

L'ensemble de l'ordinateur et des écrans constitue le cœur du système d'armes et la plupart des armes y sont reliées d'une façon ou d'une autre. Ainsi, le personnel de quart dans la salle des opérations peut, automatiquement et à une seconde d'avis, faire entrer en action le canon, les missiles, les torpilles et le mortier.

Le système de conduite du tir dont est doté le navire, lui donne une capacité de riposte instantanée en cas d'attaques de la part de sous-marins, d'avions ou de missiles.



## MOYENS DE PROPULSION

La puissance du bateau est fournie par quatre turbines à gaz Pratt et Whitney. Les moteurs principaux (FT4) sont des versions marines de ceux du Boeing 707, tandis que les turbines de croisière (FT 12) sont presque identiques à celles qui équipent les avions à réaction plus petits, comme le Sabreliner. Ces turbines à gaz sont accouplées à des hélices jumelles à pas variable.

La sélection et la commande des moteurs et du pas des hélices sont faites depuis les postes de commande de la passerelle ou de la salle de machines. Les turbines à gaz sont automatiquement embrayées sur le réducteur principal ou débrayées, au moyen d'embrayages pneumatiques synchronisés et automatiques.

Les machines auxiliaires sont actionnées par turbines à gaz, moteurs diesel ou moteurs électriques. La disposition et l'installation des moteurs de propulsion et des machines auxiliaires ont été conçues pour supporter les avaries de combat.



## L'ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE

L'*ALGONQUIN* est équipé de systèmes électriques et électroniques nombreux et compliqués. Les turbines à gaz et les diesels, actionnant des génératrices, produisent assez de courant alternatif pour subvenir aux besoins en éclairage et en énergie d'une ville de 27,000 âmes.

L'armement, le radar, les commandes des machines, les appareils de communications, de climatisation, de ventilation et de cuisson utilisent l'énergie électrique. Un réseau de distribution d'une longueur de plus de 144 milles fournit l'énergie électrique à plus de 12,000 moteurs individuels et unités électroniques.

La division de l'énergie électrique exploite un vaste réseau de communications internes qui relie le poste de commandement directement à chaque partie du navire. En plus du réseau de diffusion phonique et des téléphones spéciaux servant à l'amarrage, au service de sécurité et au ravitaillement en mer, il y a un interphone direct d'une capacité de 100 lignes et un réseau de téléphones automatiques, comparable à un service de téléphone public d'une capacité de 106 lignes.



## ÉQUIPEMENT ÉLECTRONIQUE

L'*ALGONQUIN* ajoute une nouvelle dimension à la Flotte dans le domaine de l'électronique, en utilisant de nombreux ordinateurs entièrement transistorisés pour commander les principaux systèmes de détection et d'armes.

Le navire comprend un centre informatique de commandement et de contrôle qui diffuse instantanément les renseignements, aide à la résolution de problèmes tactiques et de conduite du tir, et transmet automatiquement les données à d'autres navires.

Le navire dispose d'un radar moderne pour le guidage du tir d'artillerie et de missiles, la navigation et l'alerte en cas d'attaque aérienne ou en surface.

Le sonar de coque et le sonar à immersion réglable sont de conception canadienne très poussée. Les données qu'ils recueillent sont transmises au système informatique de lutte anti-sous-marine qui, pour sa part, est relié au système central de commandement et de contrôle.



La gamme possible des communications radio s'étend des plages de basses fréquences jusqu'aux ultra-hautes. Un système de télécommande, conçu et construit au Canada, permet d'utiliser par boutons-poussoirs les 30 appareils émetteurs- récepteurs installés dans diverses parties du bâtiment. Il s'agit là d'un des réseaux de communications les plus perfectionnés et les plus souples utilisés à bord de navires dans le monde entier.

Le navire est équipé d'aides électroniques modernes à la navigation, ainsi que d'une radiobalise de navigation pour ses hélicoptères

La plupart de ces appareils électroniques sont entièrement transistorisés, ce qui leur confère souplesse, sûreté et fiabilité.

## SYSTÈME DE SÉCURITÉ ET DE DÉCONTAMINATION

L'*ALGONQUIN* est muni d'un vaste système de sécurité, dont les éléments situés à l'avant et à l'arrière, peuvent fonctionner indépendamment. Cependant, un poste de commandement, entièrement automatisé et situé au centre du navire, dans la chambre des machines, coordonne habituellement les activités des deux éléments.

Afin de réduire les dangers d'inondation et de contamination du système de climatisation par des gaz, des bactéries ou des retombées radioactives, la coque n'a pas de hublots.

Des pompes assurent la pression d'eau dans une canalisation centrale qui alimente les bornes d'incendie sur le navire. La peinture est à l'épreuve du feu.

Un système de lutte anti-incendie, à double agent extincteur, 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 canalisations à la chambre des machines et au pont d'envol. Bien que l'incendie demeure, en mer, une menace constante, l'équipement décrit ci-dessus la réduit sensiblement dans le cas de l'*ALGONQUIN*.

Le navire peut être isolé contre une attaque nucléaire, biologique ou chimique, car ses appareils de climatisation peuvent également assurer la décontamination de l'air. Les membres de l'équipage ayant été exposés aux radiations ou à des agents radioactifs, peuvent être décontaminés dans l'un ou l'autre des compartiments ménagés à cet effet à l'avant et à l'arrière du navire. Advenant une attaque nucléaire, un système de préarrosage peut être mis en marche, qui permet d'arroser les surfaces contaminées sur les ponts découverts.

Tous les détails du système de sécurité du navire sont conçus en fonction de la forme caractéristique de sa coque qui dote le bâtiment d'une stabilité positive, en dépit des dégâts qu'il pourrait subir.



## HABITABILITÉ

Dans le cas de l'*ALGONQUIN*, on s'est efforcé de créer, pour les matelots, 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, plus les services qui répondent aux besoins de l'équipage.

L'équipage de l'*ALGONQUIN* couche dans des couchettes superposées sur deux ou trois niveaux et munies d'un matelas en mousse de caoutchouc, d'un oreiller et d'une lampe de chevet. L'air conditionné, la température et l'humidité y sont partout régularisés. Des cases en aluminium, des tiroirs supplémentaires pour ranger les effets personnels, des miroirs et des prises de courant pour les rasoirs électriques, font également partie des installations. Des douches à eau chaude et des salles de bain immaculées rendront la vie en mer plus agréable. 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 salle de loisirs et de cinéma. Il y a également une bibliothèque abondamment garnie de revues et de livres anglais et français.

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

Une salle à manger, servie par une cuisine centrale munie d'appareils électriques, est



aménagée en cafétéria. La cuisine comprend une boulangerie, une section où l'on confectionne les pâtisseries, d'autres où sont préparés les viandes et les légumes, ainsi qu'une laveuse à vaisselle et un broyeur de déchets.

La salle à manger principale sert également de salle de loisirs où les hommes peuvent passer leurs heures libres. La décoration intérieure offre des coloris variés et des lampes fluorescentes assurent l'éclairage. Les sous-officiers supérieurs ont leur propre salle à manger, largement munie des mêmes commodités.

Le navire dispose de provisions congelées en quantité suffisante pour une période de 90 jours, comparativement à 14 jours pour les escorteurs de la Seconde Guerre mondiale, dont le premier *ALGONQUIN*.

Une buanderie moderne répond aux besoins de tout l'équipage.

L'infirmerie dispose de quatre lits, d'une salle de bain, d'une table d'opération et du matériel médical et chirurgical le plus moderne.

Dans le domaine du sauvetage, l'*ALGONQUIN* est muni de dispositifs étanches transportables, chacun contenant un radeau de caoutchouc auto-gonflable. Ces radeaux, d'une capacité de 20 hommes, sont munis de rations de secours et de matériel de survie, ainsi que d'un tendelet pour protéger les naufragés contre le soleil et les intempéries.

LIEUTENANT-COLONEL R.L. McCLEAN  
COMMANDANT



## ÉQUIPAGE

MAJOR J.G.M. SMITH    COMMANDANT EN SECOND

**OFFICIERS:** MAJOR J.E. CUNNINGHAM  
MAJOR G.O. HURFORD  
MAJOR I.A. MACMILLAN  
MAJOR L.G. MASON  
CAPITAINE K.R. SCOTTEN  
CAPITAINE W.J. WALSH  
CAPITAINE W.A. GEMMELL  
CAPITAINE B.A. PECORE  
CAPITAINE E.N. WALTON  
CAPITAINE J.A. KING  
CAPITAINE B.D. TENNANT  
CAPITAINE J.C. MACQUARRIE  
CAPITAINE E.J. CLANCY  
LIEUTENANT J.A. CREBER  
LIEUTENANT R.A. MAZE  
LIEUTENANT E. MORGAN

INGÉNIEUR-MÉCANICIEN  
OFFICIER DE PONT  
INGÉNIEUR DE SYSTÈMES DE COMBAT  
OFFICIER TACTICIEN  
OFFICIER DE L'ARMEMENT  
OFFICIER D'APPROVISIONNEMENT  
INGÉNIEUR ADJOINT DES SYSTÈMES DE COMBAT  
OFFICIER DES ARMES SOUS-MARINES  
OFFICIER DES MACHINES  
OFFICIER DES OPÉRATIONS  
NAVIGATEUR  
OFFICIER ADJOINT DES ARMES AU-DESSUS DE L'EAU  
OFFICIER ADJOINT D'APPROVISIONNEMENT  
OFFICIER DES COMMUNICATIONS  
OFFICIER DE LA GUERRE ÉLECTRONIQUE  
OFFICIER ADJOINT DES ARMES SOUS-MARINES

**PATRON:**    ADJUC J.E. WHITBY

**SERVICE DU PONT:**    ADJUM A.B. GALE  
ADJ J.D. MACDONALD  
SGT T.E. CROCKER  
CPLC W. FLEET  
CPLC E.W. HOLLIER  
CPLC L.E. NOWEN  
CPL R.N. YOUNG  
CPL P.J. BRIGHT  
CPL J.A. MACLEOD  
CPL S.S. BUSHELL

CPL D.E. JENNINGS  
CPL J.H. IMBEAULT  
CPL R.L. YARROW  
SDT R.R. SWAINSTON-STRANGWAYS  
SDT J.M. ROY  
SDT J.J. PAQUETTE  
SDT J. PLOURDE  
SDT W.E. REIM  
SDT M.P. RYAN

**SERVICE DE COMBAT:**    ADJUM R.M. KELLY  
ADJUM J.R. BOURGEOIS  
ADJUM A.K. ZAHN  
ADJUM D.R. MACKINNON  
ADJUM W.H. WARD  
ADJUM M.W. WOOD  
ADJ J. BRACKEN  
ADJ A.S. BROWN  
ADJ J.D. CORBETT  
ADJ G.R. HOLSTEAD  
ADJ A.S. LUMSDEN  
ADJ T.L. McNEIL  
ADJ T.L. SULLIVAN  
ADJ N.E. TAPHOUSE  
ADJ C.W. TITFORD  
ADJ G.R. MACMILLAN  
SGT A.A. MARTLETT  
SGT J. BRADE  
SGT J.Y. BRUNET

SGT H.G. COLEMAN  
SGT G.L. GREEN  
SGT R.E. JEFFERS  
SGT E.C. LINGLEY  
SGT C.R. MACDONALD  
SGT A.J. MACISAAC  
SGT J.D. MACLEAN  
SGT P.W. MEAGHER  
SGT E. TUCK  
SGT L.B. WILLIAMS  
SGT P.R. WILLIAMS  
SGT G.A. ANDERSON  
CPLC R.J. ADAMS  
CPLC J.L. HUTCHINSON  
CPLC C.R. BAKER  
CPLC J.E. WEBSTER  
CPLC E.P. LEROUX  
CPLC J.G. DEJEAN  
CPLC M.T. PURDY

CPLC A.E. KEEP  
CPL M.P. DONOVAN  
CPL K.D. PARKIN  
CPL D.J. DENBY  
CPL A.A. O'CONNELL  
CPL D.M. GREENE  
CPL R.J. HARDING  
CPL J.F. BURGOYNE  
CPL A.M. KEEPING  
CPL N.E. BROOKS  
CPL R.P. RAINVILLE  
CPL J.G. DORE  
CPL C.G. STRIKER  
CPL B.H. WATSON  
CPL W. DELANEY  
CPL H.E. KNAPP  
CPL D.R. DECHENNE  
CPL K.W. BOOKER  
CPL A.R. WILSON

CPL E. HANSEN  
CPL I. STEWART  
CPL R.W. HEBDEN  
CPL L.D. PLANT  
CPL E.G. BALKWILL  
CPL J.C. CHARRON  
CPL M.R. GILLIS  
CPL W. UHRIG  
CPL J.L. RICHARDSON  
CPL T.W. SCOTT  
CPL R.H. BURNS  
CPL R.L. GRANT  
CPL G.E. ASHBY  
CPL J.T. HEWITT  
CPL T.J. TIERNEY  
CPL J.M. MOREAU  
CPL R.N. FLECKNELL

CPL P.W. ADAMS  
CPL D.P. REIMER  
CPL J.W. GOMM  
CPL J.W. BOISVERT  
CPL F. LETOURNEAU  
CPL B.G. ROCKWELL  
CPL J.A. GRATTON  
CPL M.R. PAQUIN  
CPL W.H. STRUM  
SDT J.P. CLARKE  
SDT T.B. HORNING  
SDT E.R. VENTRESCA  
SDT J.C. DESCHAMPS  
SDT M.N. BAGLOLE  
SDT J.A. TETREAUULT  
SDT D. O'BRIEN  
SDT A.G. FALLAS

SDT H.J. ISRAEL  
SDT J.A. BAIZANA  
SDT M. VALIMAKI  
SDT K.G. GERRARD  
SDT B.R. MCCULLOUGH  
SDT R.W. RUSSELL  
SDT J.P. GIARD  
SDT J.H. MEILLEUR  
SDT J. REGNIER  
SDT J.L. LAMOTHE  
SDT W.C. CHAMBERS  
SDT J.H. LANGEVIN  
SDT J.B. ARES  
SDT J.F. GUILMETTE  
SDT J.R. LEGER  
SDT D.A. MORIN

**SERVICE DES MACHINES:**

ADJUC C.R. HAWKINS  
ADJUM P.J. BARR  
ADJUM C.B. CHAMBERLAIN  
ADJUM D.B. DARK  
ADJUM D.R. GILLESPIE  
ADJUM D.E. HUTCHINSON  
ADJ C.B. CARR  
ADJ W.G. EDISON  
ADJ G.R. MENTER  
ADJ H. MUNDEN  
ADJ D.C. NOYES  
ADJ L. POLIDANO  
ADJ J.J. RIVARD  
ADJ E.T. RYAN  
ADJ R.J. TAYLOR  
ADJ G.A. TRAHAN  
ADJ K.A. TIBBITTS  
ADJ M.O. WAUGH

SGT R.H. HOLLINS  
SGT A. JIPPES  
SGT T.A. SCOTT  
CPLC R.A. FINNAMORE  
CPLC C.L. SCAMMELL  
CPLC R.F. STODDARD  
CPL H.A. SMITH  
CPL G.N. MARCHMENT  
CPL R.J. MAHAR  
CPL T.G. BAKER  
CPL E.J. HART  
CPL D.H. SMITHSON  
CPL D.R. HUTTON  
CPL P.L. WARREN  
CPL F. JANOWITZ  
CPL W.P. SNOOKS  
CPL H.R. DUNN  
CPL S. TEMCHUK

CPL B.R. MACDONALD  
CPL F.W. LINDSTROM  
CPL D.W. JOYCE  
CPL A.V. HARRISON  
CPL R.F. LANCASTER  
CPL W.D. JONES  
CPL M.L. MCCOLEMAN  
CPL R.A. RUTHERFORD  
CPL C.F. SIMMONS  
CPL W.A. WILKINS  
CPL M.K. GEBLER  
CPL L.E. JOST  
CPL J.P. BUCHANAN  
CPL D.J. WICKENS  
SDT R.W. TYLER  
SDT J.G. CHAREST  
SDT P.R. ALLAN  
SDT J.G. DALLAIRE

**SERVICE  
D'APPROVISIONNEMENT:**

ADJUM G.C. AUCOIN  
ADJUM R.D. CREASE  
ADJ F.A. MANUEL  
ADJ J.E. SCOTT  
SGT J.W. BAHRI  
SGT R.J. GAUTHIER  
SGT H.G. NUTTAL  
SGT D.H. RICHMOND  
SGT J.R. RODGER  
CPLC G.W. MOORE  
CPLC G. LEBLANC  
CPLC R.H. BURKE  
CPLC L.C. BROWN  
CPL J.E. GOODWIN  
CPL J.W. LANGTON  
CPL K. THORNTON  
CPL D.G. AVERY  
CPL G.F. THORNE

CPL J.C. VACHON  
CPL R.E. BRIMICOMBE  
CPL L.J. BIGG  
CPL C.F. LEVY  
CPL F.A. HICKEMAN  
CPL R.W. SHIRLOW  
CPL R.T. BULL  
CPL T.E. COLLINS  
CPL J.A. THERIAULT  
CPL R.E. SCHOLFIELD  
CPL J.G. CHEVERIE  
CPL J.E. HILLS  
CPL B.C. CLARK  
SDT J.L. HINSE  
SDT J.D. LECLERC  
SDT J.H. MARTIN  
SDT P.A. SMITH

**SERVICE AÉRIEN:**

ADJ J.E. TAYLOR  
CPLC U.W. BROWN  
CPL K.L. CADOT  
CPL P.J. GELLVEAR

**SERVICE DE SANTÉ:**

ADJ D.I. WISE  
CPLC P.J. BURKE

## LES CONSTRUCTEURS

Arthur Nightingale  
Président



La mise en service de l'*ALGONQUIN* est un autre fleuron à la couronne de la société Davie Shipbuilding Limited, la plus ancienne, la plus importante et la plus progressive société navale du Canada.

Des liens très étroits existent entre la société Davie Shipbuilding et de la Marine canadienne depuis la dernière grande guerre. En fait notre société, dans les années de l'après-guerre, a construit, caréné, réparé et modernisé plusieurs unités de la Marine.

La société Davie Shipbuilding Limitée profite de cette occasion pour adresser ses plus sincères remerciements au Gouvernement du Canada, à la Direction du programme DDH 280, à l'Inspecteur de la Marine et à son équipe pour leur collaboration et leur confiance

La Direction de la société exprime également à son personnel de cadre, ainsi qu'à tous ses employés, sa gratitude pour les efforts inlassables qu'ils ont fournis au cours des nombreux mois qu'a nécessités la construction de ce navire de guerre des plus modernes.

Au Commandant, aux officiers, ainsi qu'aux membres de l'équipage, nous offrons nos meilleurs vœux de succès et nous souhaitons à ce magnifique navire une longue et fructueuse carrière.

J.H. Regnaud  
Vice-président



J. Shepherd  
Vice-président  
et directeur général



D.A. Pagé  
Assistant directeur général  
et directeur des chantiers





## LES INSPECTEURS

C'est le 203<sup>e</sup> Détachement des services techniques des Forces canadiennes qui représente le ministère de la Défense nationale à la Davie Shipbuilding Limited à Lauzon. Ce détachement est une unité du Bureau régional de Montréal qui relève du Directeur général de l'Assurance de la qualité. Au cours de la construction et de l'armement de l'*ALGONQUIN*, la tâche des inspecteurs a été d'assurer l'inspection sur le chantier, la consultation et la fourniture du matériel gouvernemental sous le contrôle administratif du Directeur du programme DDH 280.

Le Commandant du 203<sup>e</sup> Détachement des services techniques des FC est M.G.K. Inglis, CD, Ing. civil. Le personnel provient de tous les grades et la plupart se trouvent à Lauzon depuis le début de la construction de l'*ALGONQUIN*. Les membres actuels de ce détachement sont les suivants: le major R. Hanlon, CD, Directeur de la gestion des contrats maritimes et Commandant adjoint du détachement; le major H. Hillman, CD, Officier d'état-major – Coque et Assurance de la qualité; le major R. Chiasson, CD, Officier d'état-major – Mécanique navale; le capitaine G. Dunbar, CD, Officier d'état-major – Électricité, et le capitaine G. Rousseau, CD, Officier d'état-major – Approvisionnement et administration.

En exerçant certaines fonctions, une précieuse, voire indispensable collaboration a été apportée au DST par les officiers de bord suivants: le major J. Cunningham, CD, Officier d'état-major – Plans, Projets et Instruction, ainsi qu'Officier – mécanicien désigné du DDH 283; le capitaine N. Walton, CD, Coordonnateur des essais et Officier – mécanicien principal désigné du DDH 283; et le capitaine W. Gemmell, CD, spécialiste de l'armement et Officier de l'armement désigné du DDH 283.

Ce détachement est aussi chargé de l'installation et de la gestion des contrats passés, par d'autres ministères, dans la région qui concernent un grand nombre d'articles d'équipement, de matériel ménager, d'équipements de communication et électroniques, de véhicules, de vêtements et de munitions.



## 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 FC, 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, (matériels) MDN, par M. J.S. Glassford, sous-ministre adjoint, approvisionnement scientifique et technique, au MAS, et par le major-général D. W. Goss, Chef génie et maintenance.

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 Général gestion des programmes (MAS), du contre-amiral W.B. Christie, sous-ministre adjoint associé (matériels) MDN.

## CONCEPTION, CONSTRUCTION ET ÉQUIPEMENT RÉALISÉS AU CANADA

L'*ALGONQUIN* est le dernier des nouveaux escorteurs d'escadre de la classe des "tribus", de conception canadienne. Sa construction a débuté à la Davie Shipbuilding Limited, de Lauzon (Québec) en avril 1970, et son lancement a eu lieu le 23 avril 1971. Par sa conception et sa construction, l'*ALGONQUIN* renferme des idées canadiennes qui ne se trouvent regroupées dans nul autre bâtiment étranger de catégorie semblable.

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 classique 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.

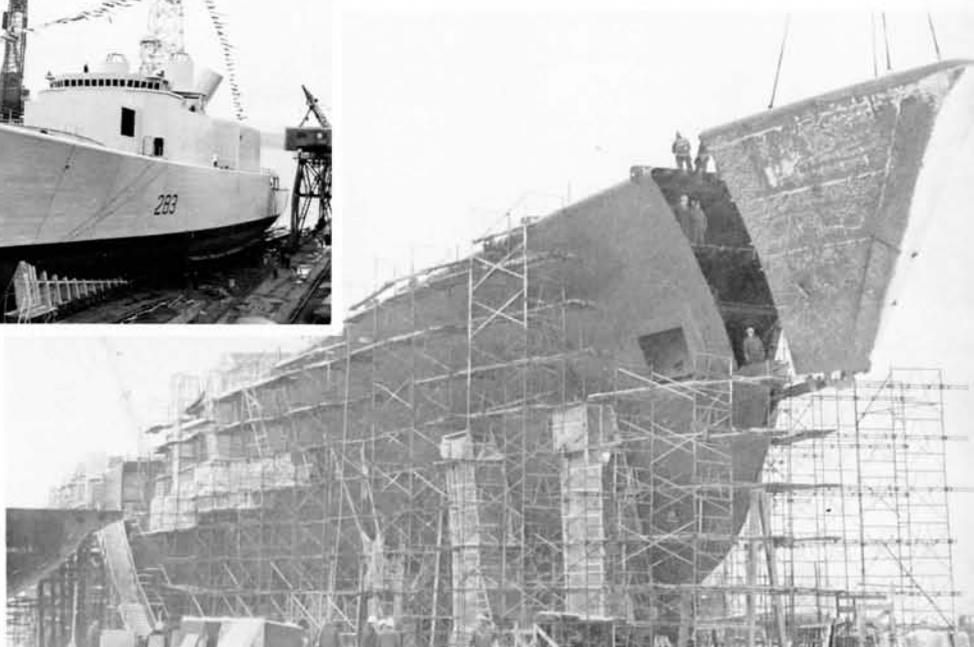
Cette méthode permet de construire le navire par sections, à l'abri des intempéries. Par cette méthode, et bien qu'on n'en ait pas tiré avantage à l'occasion de la construction de l'*ALGONQUIN*, plusieurs fabricants peuvent travailler en même temps à différentes parties du navire. Les plans sont tels qu'il serait inutile, dans les circonstances, de consulter le constructeur de navire. Les sections pourraient être expédiées au chantier naval qui deviendrait en fait une usine d'assemblage.

L'*ALGONQUIN* est entièrement soudé, et 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.

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 4,039 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.



**VENDEUR**

NV Hollandse Signaalapparaten  
Pays-Bas

NV Hollandse Signaalapparaten  
Pays-Bas

Penzer Products Ltd.  
St. Catherines (Ontario)

Pelco Electronics Cda. Ltd.  
Ottawa (Ontario)

Raytheon Cda. Ltd.  
Waterloo (Ontario)

RCA Ltd.  
Montréal (Québec)

Reed Shaw Osler Ltd.  
Montréal (Québec)

Segnalamento Marittimo  
Fi renza (Italie)

Sinclair Radio Labs.  
Naples (Ontario)

SPA Oto Melara  
La Spezia (Italie)

Sperry Gyroscope Co.  
Montréal (Québec)

United Aircraft Co. Ltd  
Longueuil (Québec)

United Aircraft Co. Ltd.  
Longueuil (Québec)

Ministère de la Marine,  
Gouvernement des É.-U.

Ministère de la Marine,  
Gouvernement des É.-U.

Canada Wire & Cable Co. Ltd.  
Ottawa (Ontario)

Canadian Ingersol Rand Ltd.  
Montréal (Québec)

Canadian Westinghouse Ltd.  
Hamilton (Ontario)

Canadian Vickers Ltd.  
Montréal (Québec)

Canadian Westinghouse Ltd.  
Hamilton (Ontario)

Canadian Westinghouse Ltd.  
Hamilton (Ontario)

**SYSTÈME OU APPAREIL**

Antenne radar

Système de données sur la  
lutte anti-sous-marine

Génératrice secondaire

Fil électronique spécial

Dispositif de lancement des missiles  
à courte portée autoguidés

Réseau radio télécommandé

Assurances

Radar de surveillance en surface

Dispositif de multicouplage

Affût et batterie navale

Gyrocompas

Système de propulsion principal

Génie des services techniques

Ensemble émetteur-récepteur TACAN

Dispositif de pré-alerte

Fils électriques

Principales pompes d'incendie

Émetteur des sonars

Plans et dessins

Sonar

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. Saint-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



## ANCIENS COMMANDANTS DU HMCS ALGONQUIN

Du 17 février 1944 au 19 avril 1945	Lieutenant-commander D.W. Piers, D.S.C., MRC (Contre-amiral – Retraité)	Du 26 novembre 1959 au 27 mars 1960	Capitaine A.F. Pickard, O.B.E., CD, MRC (Décédé)
Du 20 avril 1945 au 6 février 1946	Lieutenant-commander P.E. Haddon, MRC (Décédé)	Du 28 mars 1960 au 14 avril 1960	Lieutenant-commander B.A. Mitchell, CD, MRC (Retraité)
Du 25 février 1953 au 27 août 1954	Commander P.F.X. Russell, CD, MRC (Commodore – FC – Retraité)	Du 12 janvier 1961 au 5 juillet 1961	Capitaine A.F. Pickard, O.B.E., CD, MRC (Décédé)
Du 28 août 1954 au 10 mai 1956	Capitaine R.L. Hennessy, D.S.C., CD, MRC (Vice-amiral – Retraité)	Du 6 juillet 1961 au 13 mai 1962	Capitaine A.D. MacPhee, CD, MRC
Du 11 mai 1956 au 6 juillet 1956	Capitaine D.W. Piers, D.S.C., CD, MRC (Contre-amiral – Retraité)	Du 14 mai 1962 au 29 octobre 1962	Lieutenant-commander D.C. Edwards, CD, MRC (Retraité)
Du 7 juillet 1956 au 28 juillet 1957	Lieutenant-commander R.B. Hayward, CD, MRC (Commander – Retraité)	Du 30 octobre 1962 au 14 juillet 1964	Commander P.C. Berry, CD, MRC (Retraité)
Du 29 juillet 1957 au 23 septembre 1958	Capitaine D.G. King, D.S.C., CD, MRC (Retraité)	Du 15 juillet 1964 au 1 <sup>er</sup> mai 1965	Commander J.W. Mason, CD, MRC (Capitaine – FC)
Du 24 septembre 1958 au 25 novembre 1959	Capitaine P.F.X. Russell, CD, MRC (Commodore – FC – Retraité)	Du 8 février 1967 au 20 juin 1967	Lieutenant-commander L. Dzioba (Commander – FC)

## DÉROULEMENT DE LA CÉRÉMONIE

### DISCOURS D'INTRODUCTION PRONONCÉ PAR:

Commandant du 203<sup>e</sup> Détachement des Services techniques des Forces canadiennes

### ALLOCUTIONS PRONONCÉES PAR:

Président de la Davie Shipbuilding Ltd.  
Ministre des Approvisionnements et Services

### ACCEPTATION DU NAVIRE PAR:

Le Département des Approvisionnements et Services  
Département de la Défense nationale  
Le commander R.L. McClean, CD, commandant du navire

Cérémonie de mise en service sous la direction du commodore J.A. MacLean, CD, Aumônier général (C), et du colonel R.G.C. Cunningham, CD, Aumônier (P) – Détails insérés au centre de la brochure

### ALLOCUTION PRONONCÉE PAR:

M. Anthony Frances, président de l'Union des Indiens du Nouveau-Brunswick

Le commandant ordonne que l'*ALGONQUIN* soit mis en service PRÉSENTATION DE LA CLOCHE:

Le contre-amiral D.W. Piers (retraité) fera une brève allocution et présentera au commandant du navire la cloche du premier navire *ALGONQUIN*

### ALLOCUTION PRONONCÉE PAR:

L'invité d'honneur

Le commandant s'adresse à l'équipage du navire

L'équipage du navire monte à bord

Le commandant du navire monte à bord et reçoit les honneurs du sifflet

L'invité d'honneur, la marraine et les délégués officiels sont accueillis à bord du navire par le commandant

Les invités se rendent à la réception organisée sur le pont d'envol

L'INVITÉ D'HONNEUR  
GÉNÉRAL J.A. DEXTRAZE  
CBE CMM DSO CD

LA MARRAINE  
MADAME ELIZABETH SHARP

# The Commissioning Service

conducted by  
Commodore the Right Reverend J.A. MacLean, CD  
and  
Colonel The Reverend RGC Cunningham CD

## 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 ALGONQUIN* 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?

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.

O Eternal Lord God, who hast united us as shipmates in the bond of fellowship; enable us to be worthy of those who have served before us; and grant us a willing spirit to fulfill whatever duty may be laid upon us, that when our work on earth is over we may find rest in Thine eternal service through Jesus Christ our Lord. 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.

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.

**THE LORD'S PRAYER**

**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.



**Prions:**

Toi qui domines les flots et calme 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 règne dans les siècles des siècles.

AMEN.

**LE "NOTRE PÈRE"**

**LA BÉNÉDICTION**

Allez en paix dans le monde, soyez courageux, soyez fermes dans votre attachement au bien, ne rendez pas le mal pour le mal, encouragez les pusillanimes, soutenez les faibles, aimez vos frères, craignez Dieu et honorez votre Souveraine.

Que la bénédiction du Dieu Tout-Puissant, Père, Fils, et Esprit descende en vous et y demeure à jamais.