

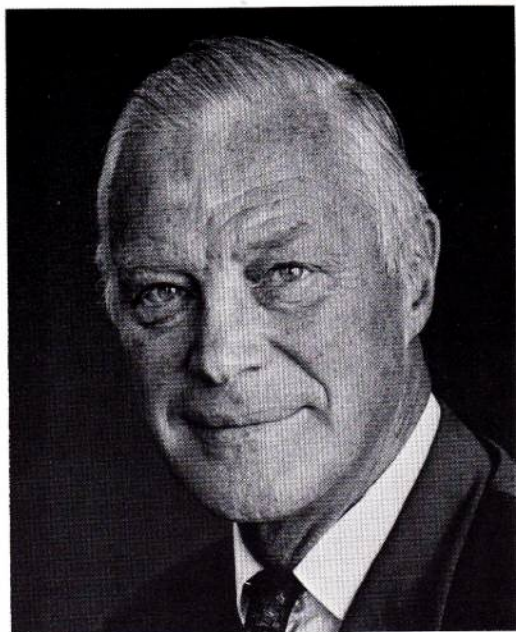


**THE COMMISSIONING OF
HMCS ATHABASKAN**

30 SEPTEMBER 1972

AT DAVIE SHIPBUILDING LTD. LAUZON, QUEBEC

THE COMMISSIONING OF
hmcs athabaskan



As HMCS Athabaskan joins the fleet, I extend to her a warm welcome from the Government and the people of Canada.

I am certain that this fine new ship will serve Canada as well and as gallantly as her two predecessors bearing the same name; and that she will help us to remember the sailors who, to preserve our freedom, died in action when the first Canadian destroyer Athabaskan was lost in the English Channel on 28 April, 1944.

In our continuing search for peace and security and in the safeguarding of our sovereignty, the ships and aircraft of Maritime Command are given a broad spectrum of responsibility, embracing a continuing anti-submarine role and expanding roles in support of sovereignty and independence. The Athabaskan and her three sister ships in the DDH 280 class will greatly enhance the Command's capability to carry out these roles.

I congratulate those who have designed and built this modern destroyer, which has been described as the most advanced type of vessel in the world. And I extend to its Commanding Officer, officers and men, best wishes for a happy commission and the rewarding satisfaction that comes from service to one's country in a ship of Canada's Maritime Forces.

C.M. Drury



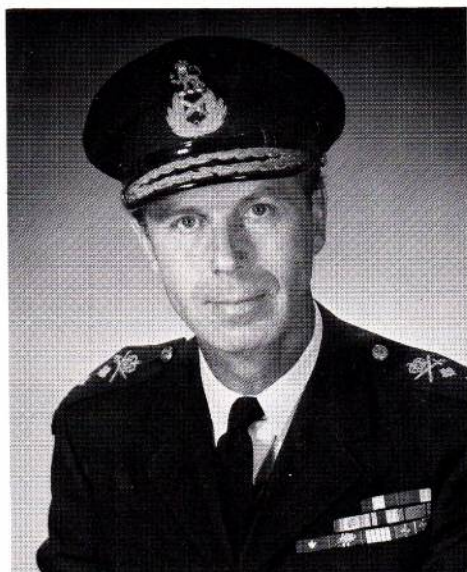
The Commissioning of HMCS ATHABASKAN, the second ship of the DDH 280 Class marks the return of a proud name to the Fleet and further bolsters Canada's Maritime Forces. This powerful multi-purpose warship of unique Canadian design is a fine example of the myriad skills and professionalism of our Canadian shipbuilding industry which has worked in such close harmony with the responsible Canadian Forces design authorities.

Canada has one of the world's longest navigable coastlines and it behoves us as a nation to take heed of this fact and to ensure that our country has the means to exert our sovereign rights around our shores. ATHABASKAN is capable of many roles and with her unequalled command and control facilities, sophisticated detection and weapon systems, and her ability to remain at sea for long periods in any weather, she provides Canada with a most effective instrument for the protection and surveillance of the maritime areas of national interest.

Without a Ship's Company though, a ship is a dead and inanimate object. To you who have been selected to be the first Ship's Company of ATHABASKAN falls the honour and responsibility of transforming her into an efficient unit, worthy of taking her place in the Fleet. I know that you will succeed and that the officers and men of each subsequent commission will find that a fine example has been set by you, the first Ship's Company. Experience often has shown that a ship that has a successful and happy first commission continues on that course.

Your shipmates in the Fleet eagerly await your bringing HMCS ATHABASKAN to join them in the conduct of our maritime affairs. On behalf of all members of the Canadian Armed Forces I welcome ATHABASKAN and her Ship's Company to the Fleet. Smooth seas, fair winds and always remember your next astern.

J.A. Dextraze General
CHIEF OF THE DEFENCE STAFF



Maritime Command is proud to welcome HMCS *Athabaskan* to the roster of ships on active duty. This new addition to the fleet bears a name which ethnically, geographically and historically is uniquely Canadian. It was a name first used to describe a linguistic group of Indians located in northern Saskatchewan and Alberta. These people lent their name to the lake around which they lived and to other prominent geographical features located in the Northwest Territories and Canada's western provinces. The first *Athabaskan* won battle honours in the Arctic (1943-44) and in the English Channel (1944) before being sunk in action in 1944. Her successor served with distinction in the Korean conflict.

HMCS *Athabaskan* joins her sister ship HMCS *Iroquois* as one of the most advanced and versatile class of anti-submarine warfare ships in the world. It is vessels such as these which will enable Canada to remain firmly committed to a policy of technological development and design improvement.

Whether operating singly or in company with other units, the advanced weaponry and electronics systems possessed by HMCS *Athabaskan* will greatly augment the capability and flexibility of maritime command. HMCS *Athabaskan's* improved communications facilities permit simultaneous control of a widely scattered team of aircraft, helicopters and ships. This ship stands ready to react in whatever manner deemed necessary to support the interests of Canada and her allies.

The men responsible for the design and construction of this ship are to be congratulated on the successful completion of their task.

To the Captain, Officers and Men of HMCS *Athabaskan* Godspeed, a fair passage, and my best wishes for a successful commission.

R.W. Timbrell Rear-Admiral
Commander Maritime Command



THE SHIP · THE TASK · THE TEAM

CONSTRUCTION

The unit construction technique, developed in Canadian shipyards, was employed in building this ship. Instead of building from the keel up, in the conventional manner, separate units were prefabricated, then carried to the building ways to be positioned for final welding.

This unit method makes possible the construction of the vessel by sections under cover, where the work is protected from the weather. The system also allows movement of each section within the fabrication shed in such a way as to ensure the most efficient attitude for erection and welding.

This method also makes it possible for several structural steel manufacturers to be working simultaneously on different components of the ship. Drawings are such that reference to the shipbuilder would, in these circumstances, be unnecessary. The sections could be shipped to the shipyard which would, in effect, become an assembly plant. A high production rate could thus be achieved if required.

Special consideration was given to continuity of strength where relatively large openings in the strength decks were required for machinery removal or overhaul by replacement and for the gas turbine intakes and exhaust.

The *Athabaskan* is all welded, and the welds were X-ray tested to disclose hidden defects. A large quantity of aluminum was used in the ship's interior and the hangar, thereby improving stability through weight reduction.

Extensive metal cleaning and treatment was specified for long term preservation of the weather decks, internal compartments, and bilges.



WEAPONS

Armament: Two *Sea King* CHSS-2 anti-submarine helicopters with Mark 46 homing torpedoes

Two Mark 32 triple torpedo launchers, with Mark 46 torpedoes.

One anti-submarine mortar Mark 10.

One 5"/54 automatic dual purpose gun.

Canadian Sea Sparrow point defence missile system.

10.3 cm. rocket launchers.

The ship's armament was designed primarily to meet the role of hunting and destroying submarines while, at the same time, providing the Sea Sparrow missile system for point air defence. The size and cost of the ship was kept to the minimum practicable to meet these main requirements and to meet such secondary roles as hunting and destroying surface vessels, shore bombardment in support of troops, coastal surveillance, and protection of shipping.

The computer and display complex form the heart of the weapons system, and most items of weapon equipment are linked to them in some way. Thus, the gun, missiles, torpedoes, and mortar can all be fired, automatically, and at a second's notice, by personnel closed up on watch in the operations room.

The ship's combat control system is advanced third generation equipment having a true instant response capability against attacking submarines, aircraft, and missiles.



PROPULSION MACHINERY

The ship has two shafts, each of which is powered by one 25,000 shaft horse power (s.hp.) gas turbine for full power conditions and one 3,750 s.hp. gas turbine for cruising power conditions. The main or cruising turbine, whichever is in use, drives a controllable pitch five-bladed propeller through a set of main gearing and shafting.

Selection and control of the engines and propeller pitch are achieved from the bridge or the machinery control room. The gas turbines are automatically connected to, or disconnected from, the main gearing by synchro, self-shifting, air-actuated clutches.

Auxiliary machinery is gas turbine, diesel or electric powered. The layout and installation of both propulsion and auxiliary machinery has been designed to withstand action damage.



ELECTRICAL EQUIPMENT

The *Athabaskan* has very extensive and complex electrical and electronic systems. Gas turbines and diesel engines drive generators which produce enough alternating current to supply light and power to a city of 27,000.

Weapons, radar, machinery controls, communications, ventilation, air-conditioning, and cooking equipment all depend on electrical power. More than 144 miles of cable distribute power to over 12,000 individual motors and electronic units.

The electrical division operates a complex internal communications system enabling the command to be in direct contact with every part of the ship. In addition to sound broadcast systems and special telephones for docking ship, damage control, and fuelling at sea, there is a 100-line, direct-line intercom, and a 106-line automatic telephone system, similar to a public telephone service.



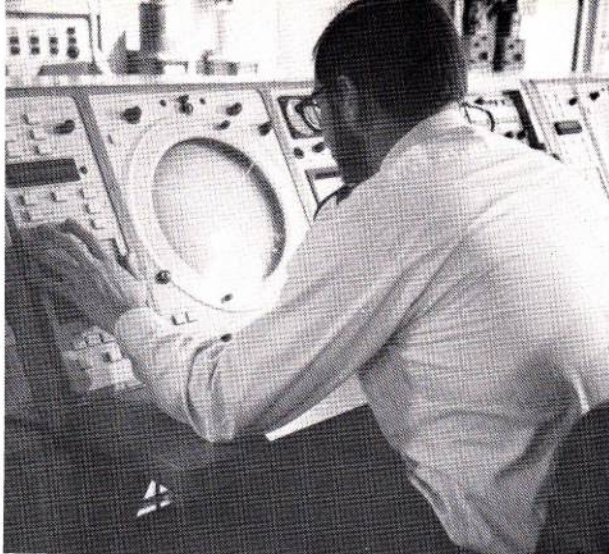
ELECTRONICS

The *Athabaskan* brings a new dimension to electronics in the fleet through extensive use of solid-state, digital computers to control major sensor and weapon systems.

The nerve centre of the ship is a computer-controlled command and control system which provides instantaneous evaluation of information, solutions to tactical problems, and automatic data communications with other ships.

The ship has modern radar for missile and gunnery fire control, surface warning, air warning, and navigation.

The hull-mounted and variable depth sonar sets are of advanced Canadian design. Their data is fed to the digital computer-controlled underwater combat system which in turn is linked to the central command and control system.



Extensive radio communications are available in the low through ultra-high frequency ranges. A Canadian-designed and built remote-operated system allows push-button assignment of transmitting and receiving equipment to more than 30 operating positions throughout the ship, providing one of the world's most advanced and flexible naval shipboard communications systems.

The ship has modern electronic navigation aids, and is equipped with an air navigation beacon for her helicopters.

Most of the electronic equipment is solid state, employing advanced technology which provides operability, flexibility, and reliability.

DAMAGE CONTROL AND DECONTAMINATION

The *Athabaskan* has an extensive damage control system with forward and after section bases capable of independent action. However, both section bases are normally co-ordinated by a fully automated damage control headquarters centrally located in the machinery control room.

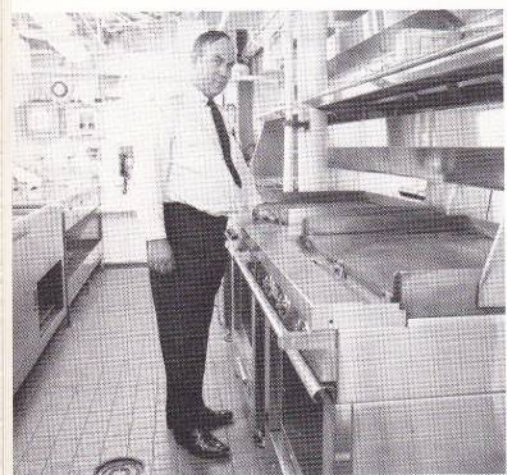
To reduce danger of flooding and to prevent contamination of the air-conditioning system by gas, bacteria, or nuclear fallout, the hull has been built without portholes. Bilge suction, taken in hold and lower deck compartments, is accomplished by eductors driven by the fire main. A portable, high-capacity pump is located strategically in the ship.

Pumps provide pressure for a fire main which supplies fire hydrants throughout the ship. Paint is fire resistant.

A twin-agent firefighting system has been fitted in the hangar and on the flight deck. A foam system is installed and piped directly to the machinery spaces and to the flight deck. The hazard of fire on deck is much less with the turbine-powered helicopter than with piston-driven aircraft since the fuel used by the *Sea King* has much the same properties as diesel oil, and is far less volatile than high octane aviation gasoline.

The ship can be sealed against nuclear, biological, or chemical attack, with provision for recirculation and purification of air within the ship through the air-conditioning plants. Personnel who have been exposed can be decontaminated in either of two compartments, one located forward and one aft. In the event of nuclear attack a "pre-wetting" system can be activated. The ship is also equipped for hosing down contaminated surfaces on the weather decks.

All damage control features of this ship are based on the particular hull form characteristic which provides her with positive stability under all conditions of damage which she can survive.



LIFESAVING AND MEDICAL EQUIPMENT

The *Athabaskan* is equipped with air-tight enclosures containing inflatable rubber rafts for lifesaving at sea. These 20-man rafts inflate automatically on release into the sea or through hydrostatic pressure. In addition to emergency rations, each raft carries survival gear, collapsible bailers, sea anchor, floating sheath knife, and plastic whistle. The rafts have a canopy to shelter the men from the wind, sun, and weather.

The sick bay contains four berths, a bathroom, an operating table with the latest type of operating light, well stocked drug and medical lockers and diagnostic facilities. The anteroom to the senior non-commissioned officers' cafeteria provides an emergency operating/sick bay area for use in action.

HABITABILITY

Habitability control is a military feature of a ship equal in importance with other military considerations. The goal in the *Athabaskan* was a comfortable and pleasant environment, an appropriate degree of privacy, adequate fittings and furniture, proper stowage of personal effects, and the necessary services to provide for needs of the individual sailor. By and large, these goals have been met.



The crew sleep in two or three tier bunks with foam rubber mattresses, pillows, and individual reading lamps. The ship is air-conditioned, temperature and humidity controlled, throughout. Aluminum clothes lockers, of the latest design, and additional drawer space for personal belongings are provided, as are mirrors and electric shaving outlets. Hot showers and spotless washrooms will help make life at sea more comfortable. Each living space has recreational areas for off-duty hours. In addition, a separate area has been allocated for games, movies, and other recreational activities of the men.

The officers' cabins are arranged for single and double occupancy, except for two which accommodate four junior officers each. The commanding and senior officers' quarters consist of offices and living quarters.

There is provision for cafeteria-style messing from a centrally located, electrically equipped galley. The galley contains a bakery, and sections for handling pastry, meat, and vegetables, a dishwashing machine and garbage disposal unit.

The main dining area can also be used for recreational purposes in the evenings. Lighting is fluorescent. The senior non-commissioned officers have a separate dining space nearby.

The ship has storage for 90 days' frozen provisions, compared with that for 14 days in Second World War escort ships.

**COMMANDER R. D. YANOW
COMMANDING OFFICER**



SHIPS COMPANY

LIEUTENANT COMMANDER L.C.A. WESTROPP EXECUTIVE OFFICER

OFFICERS	LIEUT. COMMANDER	R.A. DOUGLAS	ENGINEER OFFICER
	LIEUT. COMMANDER	R.A. RUTHERFORD	COMBAT OFFICER
	LIEUT. COMMANDER	E.J. KELLY	OPERATIONS OFFICER
	LIEUT. COMMANDER	J.D. SMITH	SUPPLY OFFICER
	LIEUTENANT(N)	L.P. DUMBRILLE	COMBAT SYSTEM ENGINEER
	LIEUTENANT(N)	W.N. CHRISTIANSEN	DECK OFFICER
	LIEUTENANT(N)	T.C. HEATH	SURFACE AND AIR CONTROL SYSTEM OFFICER
	LIEUTENANT(N)	N.E. COYLE	ACTION INFORMATION ORGANIZATION EQUIPMENT
	LIEUTENANT(N)	E. HEAP	SENIOR ENGINEER
	LIEUTENANT(N)	F.H. BALDOCK	ASSISTANT COMBAT SYSTEMS ENGINEER
LIEUTENANT(N)	R.W. LANCASTER	UNDERWATER CONTROL SYSTEMS OFFICER	
SUB-LIEUTENANT(N)	J.R. WELLS	COMMUNICATION OFFICER	
SUB-LIEUTENANT(N)	J.D. LYNCH	ELECTRONIC WARFARE OFFICER	
SUB-LIEUTENANT(N)	J.R. BOTTOMLEY	UNDERWATER WEAPONS OFFICER	
SUB-LIEUTENANT(N)	D.G. LOGAN	NAVIGATING OFFICER	

COXSWAIN CWO(S) V.E. MCKINNON SONARMN 281

COMBAT SYSTEMS DEPARTMENT RADAR PLOTTERS 271	MWO(S) R. ZIPFEL	MCPL(S) R. MACNAUGHTON	PTE(S) J. DUVAL
	WO(S) R. TOFFLEMIRE	CPL(S) W. BURNETT	PTE(S) J. BEAUREGARD
	WO(S) L. MANSFIELD	CPL(S) A. BRANT	PTE(S) W. GALLINGER
	SGT(S) W. HORSMAN	CPL(S) D. HYSERT	PTE(S) C. MARTIN
	MCPL(S) I. CAMERON	CPL(S) W. DIER	PTE(S) D. MACAULAY
		CPL(S) W. LYNCH	PTE(S) W. GALLANT
AVIONICS TECH 513	WO(S) E. BLAND		
SIG SEA 261	MWO(S) L. CARTER	CPL(S) C. CASSIDY	
	SGT(S) G. WHITE	PTE(S) W. BOOKHOLT	
	SGT(S) P. PEDERSEN	PTE(S) K. BEDFORD	
RADIO MEN SEA 251	MWO(S) J. O'RILEY	WO(S) G. LAPIERRE	
	WO(S) T. MYERS	MCPL(S) G. BINGHAM	
	SGT(S) J. HEBERT	MCPL(S) B. WATSON	
	SGT(S) H. LEIGH	CPL(S) W. REARDON	
	MCPL(S) P. CANEY	CPL(S) R. HUMENNY	
	CPL(S) L. LEROUX	PTE(S) H. HOLT	
	CPL(S) T. MCKIEL	PTE(S) F. COLLINS	
	CPL(S) D. BLAKNEY	PTE(S) M. KENNY	
	CPL(S) P. MCDUNNOUGH	PTE(S) R. CARRIÈRE	
	CPL(S) B. MARYATT	PTE(S) L. HALL	
	PTE(S) J. GUILLOT	PTE(S) D. SAUVÉ	
	PTE(S) J. BOUDREAULT	PTE(S) R. MARTENS	
	PTE(S) J. MORIN		
	PTE(S) P. CHARRON		
PTE(S) P. MILLER			
PTE(S) C. MOORE			
FIRE CONTROL MEN 071	MWO(S) R. MOLL	SGT(S) M. KILBY	CPL(S) D. COX
	WO(S) J. GUAY	MCPL(S) J. JESSOME	CPL(S) R. PRINCE
	SGT(S) K. JENNINGS	MCPL(S) R. REINHART	CPL(S) R. COX
	SGT(S) T. GUYMER	MCPL(S) F. ELMORE	PTE(S) A. COIRINI

WEAPONS SURFACE 061	MWO(S) P. SHEEN SGT(S) N. STEEVES SGT(S) W. WILLIAMS	MCPL(S) G. COONS CPL(S) J. WOMACK CPL(S) G. REYNOLDS	CPL(S) R. GOULET CPL(S) J. UNDERHILL CPL(S) D. BARKHOUSE
SONAR MEN 281	MWO(S) R. MCGLONE WO(S) B. MACCALLUM SGT(S) R. BARKHOUSE SGT(S) G. RUTHERFORD SGT(S) V. BARNES MCPL(S) M. HATT	MCPL(S) C. HYNES CPL(S) J. TAIT CPL(S) W. HARPER CPL(S) F. SLEIGH CPL(S) S. MACLEOD CPL(S) R. JOHNSON	PTE(S) T. GEMMELL PTE(S) W. SEAWARD PTE(S) K. BERRY PTE(S) R. LYONS PTE(S) S. ROCHEFORT
WEAPONS UNDERWATER 062	MWO(S) P. AMBROSE SGT(S) G. BROWN SGT(S) S. MCKAY MCPL(S) R. GILLIS	MCPL(S) B. ROSHOTTE CPL(S) R. BRIGGS CPL(S) S. SWAN PTE(S) V. SHAW	PTE(S) S. PROST PTE(S) S. CHALIFOUX
DECK DEPARTMENT BOATSWAIN 181	MWO(S) M. O'DONNELL WO(S) E. CHISHOLM MCPL(S) L. SOUCY MCPL(S) R. MESSERVEY CPL(S) S. CHARLTON	CPL(S) D. HOBSON CPL(S) L. HARRON CPL(S) E. MCKAY PTE(S) R. GRACE PTE(S) L. SAUNDERS	PTE(S) G. WILCOX PTE(S) C. DEITER PTE(S) T. TREVENA PTE(S) G. DUCHESNEAU
ENGINEERING DEPARTMENT MARINE ENGINEERING TECHS 311	CWO(S) R. LYON MWO(S) R. QUINN MWO(S) G. FAITHFULL MWO(S) R. DEVLIN MWO(S) W. GREENLAW WO(S) R. SETTERINGTON WO(S) K. WADSWORTH WO(S) G. WEBSTER SGT(S) E. MENEAR	SGT(S) A. MARKI SGT(S) K. SUTCLIFF SGT(S) G. LAROSE SGT(S) B. WATERS MCPL(S) M. HEAL MCPL(S) B. GILBERT CPL(S) D. CAIN CPL(S) B. LEASK CPL(S) R. ENNIS	CPL(S) G. ROBERTSON CPL(S) J. ARSENAULT CPL(S) R. MITTFEGHLDT PTE(S) J. LEBLANC PTE(S) M. JOHNSON PTE(S) C. GAJETZ PTE(S) J. ST PIERRE
ELECTRICAL TECHS 331	MWO(S) D. PORTER WO(S) E. STARR WO(S) D. RUSHTON SGT(S) B. COX	SGT(S) J. KOSTAL CPL(S) R. DESCHENES CPL(S) G. DUNN CPL(S) G. TAILLON	
HULL TECHS 321	MWO(S) G. PERRON WO(S) R. WHEELER SGT(S) H. BEMISTER MCPL(S) G. COLWELL	CPL(S) C. BLAKENEY CPL(S) R. MCKINNON CPL(S) P. HARROD	
FIRE FIGHTER 651	SGT(S) E. DABELS CPL(S) R. TABB	CPL(S) G. MACKENZIE PTE(S) D. NUNN	PTE(S) M. COOCO
SUPPLY DEPARTMENT SUPPLY TECHS 911	WO(S) R. CLARK SGT(S) M. LANTZ SGT(S) W. WIGG MCPL(S) D. HUNTER CPL(S) T. LANGTON	CPL(S) J. JUTEAU CPL(S) D. HANNAH CPL(S) L. BICKFORD CPL(S) D. ROSS	PTE(S) G. FRIARS PTE(S) J. TREMBLAY PTD(S) E. WILEY
COOK 861	WO(S) M. CONNOR SGT(S) G. WELLS MCPL(S) R. LEGAULT MCPL(S) D. EVANS	MCPL(S) R. RACETTE CPL(S) R. LEBRASSEUR CPL(S) G. HURDIS	CPL(S) M. BURTA
STEWARD 862	WO(S) F. EDGAR SGT(S) M. JULIEN CPL(S) W. GALLAGHER CPL(S) H. KAISER	CPL(S) D. CLATTENBURG CPL(S) R. RICKMAN PTE(S) R. BUREAU PTE(S) R. FRASER	
ADMINISTRATION CLERK 831	WO(S) G. KEELING	CPL(S) F. CHOLETTE	PTE(S) A. SKOGEN
FINANCIAL CLERK 841	WO(S) C. NEWCOMBE	PTE(S) K. MAYVILLE	
MEDICAL ASST 711	WO(S) G. BERNARD		
MAINT. COORD RADAR PLOTTER 271	MWO(S) D. GEORGE		
NAV. YEO. MET. TECH 121	PTE(S) L. CLOUTIER		
MAINT. AF. TECH 512	CPL(S) A. BARNHARDT		
MAINT. AE. TECH 511	CPL(S) E. REMILLARD		



Mr. Takis Veliotis
President and
General Manager

THE BUILDERS

Davie Shipbuilding Limited, largest shipyard in Canada, was founded in 1882 and is strategically situated on the south bank of the St. Lawrence River, some four miles east of Quebec City.

During the 90 years since its founding, the yard has been continuously engaged in shipbuilding, constructing more than 680 vessels of a variety of types both naval and mercantile.

In the past 25 years, Davie Shipbuilding has participated in all of the Royal Canadian Navy's major construction programs of new ships ranging from Anti-Magnetic Minesweepers to Fleet Replenishment vessels and Destroyer Escorts culminating to-day with the commissioning of HMCS "Athabaskan" for the Canadian Forces.

In addition, it has played a key role in major refits, conversion and modernization programs for all types of vessels of the Royal Canadian Navy.

Davie Shipbuilding Limited links its pride and tradition in shipbuilding to the Royal Canadian Navy's pride and tradition in sailing these vessels.

Mr. Peter Gwyn
Assistant
General Manager



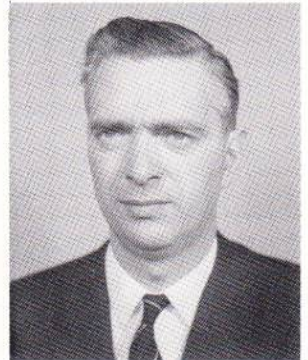
Mr. D. Page
Shipyards
Manager



Mr. J. Lennox
Shipyards
Superintendent



Mr. J. Gilliland
Chief Engineer
Marine Production





THE INSPECTORS

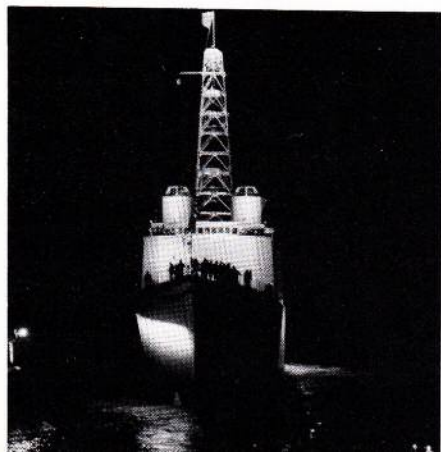
On site inspection, technical guidance and supply of Government Furnished Material during the construction and outfitting of HMCS Athabaskan has been the responsibility of 203 Canadian Forces Technical Services Detachment, Lauzon.

The present Detachment Commander of 203 CFTSD, G.K. Inglis, CD, C.Eng., assumed the Commander's duties early in the outfitting phase of the work.

Members of the Detachment Staff, some of whom have been in Lauzon since the construction of Athabaskan began, are LCdr R. Hanlon, CD, Manager Maritime Contracts and Deputy Detachment Commander; LCdr. H. Millman, CD, Staff Officer Hull Engineering and Quality Assurance; LCdr. R. Chiasson, CD, Staff Officer Marine Engineering; Lt(N) G. Dunbar, CD, Staff Officer Electrical Engineering; and Lt(N) G. Rousseau, CD, Staff Officer Supply and Administration.

In addition, the TSD organization was fortunate to have the following Ship's Officers included in Staff functions. LCdr. J. Cunningham, CD, Staff Officer Plans, Projects and Training, and Engineering Officer Designate DDH 283; LCdr. R. Douglas, Staff Officer Trials and Documentation and Engineering Officer Designate DDH 282; Lt(N) F. Baldock, CD, Weapons Engineering and Weapons Officer Designate DDH 282; Lt(N) E. Heap, Trials Coordinator and Senior Engineer Designate of DDH 282.

203 TSD here in Lauzon is also the DND inspecting authority for the construction of DDH 283 now in the outfitting phase of building. Other inspection and administration of general contracts for Government Departments include hardware, domestic, communication and electronic equipment, transportation vehicles, wearing apparel, and ammunition.





DDH 280 – CONSTRUCTION MANAGEMENT

From the first Gibson and Cox survey carried out in conjunction with the Department of National Defence and the Department of Supply and Services to determine the capability of Canadian industry to translate the Canadian Forces design into living DDH class ships, DND and DSS have worked together as a team. This joint action culminated in the establishment of a joint DND/DSS project office in 1967 and the award of competitive contracts in 1968. The project office is currently headed up by a Program Manager, Captain (N) J. Allan, CF, and his deputy, Mr. L.A. Sellick of DSS, who are responsible for managing all aspects of the work during construction. The project managers in turn report to a project review group chaired by Mr L.G. Crutchlon, assistant Deputy Minister (Logistics), DND Mr. J.S. Glassford, the Assistant Deputy Minister Engineering Procurement, DSS; and Vice-Admiral D.A. Collins, the Chief of Technical Services.

The method of managing the hundreds of intimately involved people associated in both departments is via a matrix administration through Mr. A.W. Allan, Director of the Project Management Branch, DSS; Rear-Admiral W.B. Christie, Deputy Chief Engineering.

A CANADIAN DESIGN CONSTRUCTION AND SUPPLY ACHIEVEMENT

HMCS *Athabaskan* is one of the new class of Canadian-designed tribal class destroyer escorts. Construction was begun at Davie Shipbuilding Limited, Lauzon Quebec, in October 1969, she was launched on 27 November 1970.

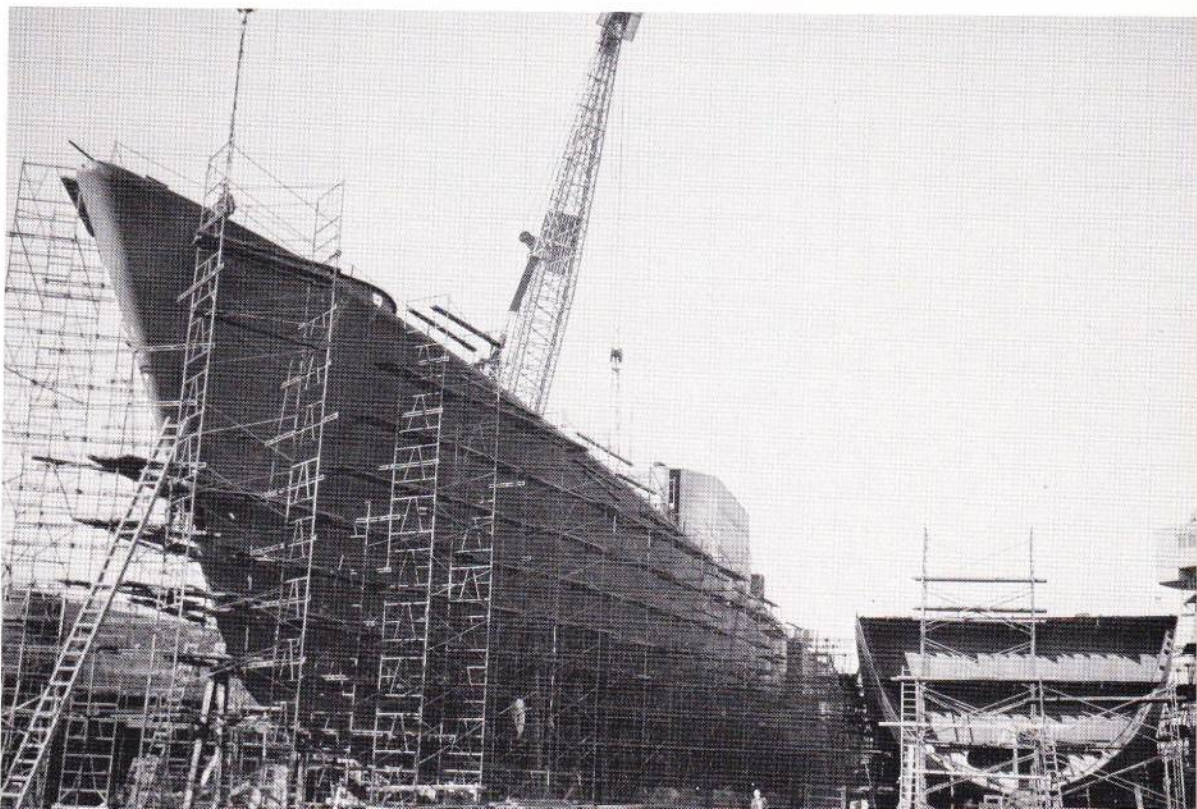
The ship's complement is 289 officers and men. She has an overall length of 426 feet, a beam of 50 feet and a deep draught displacement of 14 feet six inches. Her displacement maximum is 4,200 tons. Her twin, controllable-pitch, five-bladed propellers are powered by gas turbines.

The *Athabaskan* is much more than just an anti-submarine platform – her design and construction have incorporated Canadian concepts which are not combined in any similar foreign ship. She has operational flying facilities for two *Sea King* helicopters, advanced gas turbines for both propulsion and electric power with both bridge and engine room control, computer display of all data to enable rapid response to all threats, pressurized gas citadel for nuclear, biological, and chemical defence, hull mounted and variable depth sonars and Canadian standards of accommodation.

The conceptual design for this ship was started in 1965. The navy designed the hull form and was responsible for the equipment selection, the overall accommodation of men and machines and worked very closely with Canadian and foreign companies that designed various major systems.

The ship represents millions of man hours of work by the shipyard carried out to 4,039 drawing sheets or 12,000 pages of instructions, plus a like amount of data and effort at locations all over Canada, the United States, and overseas.

The Department of Supply and Services has placed contracts for 180 major and 2,600 minor equipment items, and there are a further 22,000 items of spares in the ships and held in depots ashore.



MAJOR SUPPLIERS TO THE DDH 280 CLASS SHIPS

VENDOR	SYSTEM
Canada Wire & Cable Co. Ltd. Ottawa, Ontario	Electric Cable
Canadian Ingersol Rand Ltd. Montreal, Quebec	Main Fire Pumps
Canadian Westinghouse Ltd. Hamilton, Ontario	Sonar Transmitter
Canadian Vickers Ltd. Montreal, Quebec	Drawings
Canadian Westinghouse Ltd. Hamilton, Ontario	Sonar
Canadian Westinghouse Ltd. Hamilton, Ontario	EW Data Plot Display
Cimco Ltd. Ottawa, Ontario	Air Conditioning and Ventillation System
Collins Radio Co. of Cda Ltd. Toronto, Ontario	Receiver Transmitter
Collins Radio Co. of Cda Ltd. Toronto, Ontario	Multicoupler
EDO Canada, Cornwall, Ontario	Sonar Receiver
Electronic Communications Inc. Petersburg, Florida	Receiver/Transmitter
Fairey Canada Ltd. Dartmouth, Nova Scotia	Helicopter Hauldown System
Fleet Mfg. Ltd. Fort Erie, Ontario	Towed Body
Fleet Mfg. Ltd. Fort Erie, Ontario	VDS Hoist Group
Garrett Manufacturing Ltd. Rexdale, Ontario	Main Generator Package
Hermes Electronics Ltd. Dartmouth, Nova Scotia	Broadcast System
Litton Systems Cda. Ltd. Rexdale, Ontario	Command and Control System
NV Hollands Signaalapparaten Netherlands	Gun Fire Control System
NV Hollandse Signaalapparaten Netherlands	Radar Antenna
NV Hollandse Signaalapparaten Netherlands	ASW Data System
Penzer Products Ltd. St. Catherines, Ontario	Secondary Electric Power Pack

Prelco Electronics Cda. Ltd. Ottawa, Ontario	Special Cable
Raytheon Cda. Ltd. Waterloo, Ontario	CRMS Launcher Units
RCA Ltd. Montreal, Quebec	Radio Remonte Operating System
Reed Shaw Osler Ltd. Montreal, Quebec	Insurance
Segnalamento Marittimo Ferenza, Italy	Surface Search Radar
Sinclair Radio Labs. Naples, Ontario	Multicoupler
SPA Oto Melara La Spezia, Italy	Naval Gun and Mount
Sperry Gyroscope Co. Montreal, Quebec	Gyrocompass
United Aircraft Co. Ltd. Longueuil, Quebec	Main Propulsion Machinery
United Aircraft Co. Ltd. Longueuil, Quebec	Field Services Engineering
U.S. Gov't, Dept. of Navy	TACAN
U.S. Gov't, Dept. of Navy	EW Equipment



Ship's Badge



BLAZON: On a field Argent a North American Indian clad in buckskin breeches, leggings and beaded moccasins, but bare to the waist except for a necklace of bear's claws and Blue shells, and ear ornaments of the last. The Indian wears the full-feathered head-dress and is mounted bare-back upon an Indian pony being halted from the trot. The Indian holds a Red bow and arrow in the "ready" position, the latter pointing down.

SIGNIFICANCE: This badge design is based on the one which had been planned by officers of the original ATHABASKAN, but was not completed before that ship was lost in action with the enemy.

The elements of the originally planned design have been retained in the new official badge as a special tribute to those gallant officers and men who went down with their ship, fighting.

Those of the original ship's company who survived that fateful night, as well as those now serving in the new ATHABASKAN, may take the utmost pride in their badge for it commemorates an action that ranks with the best in Canadian Naval history of courage and devotion to duty.

SHIP'S COLOURS: White and Scarlet.

MOTTO: "We fight as one"

BATTLE ARCTIC 1943-44
HONOURS: ENGLISH CHANNEL 1944
KOREA 1950-53

THE NAME

The ATHABASKANS or ATHAPASKANS were a linguistic family of tribes stretching over a vast area of Canada and the United States comprising in all some thirty-two tribes, and falling into three geographic divisions – northern, south-western and Pacific Coast.

The Northern division occupied the whole interior of Canada and Alaska, north-west of Churchill river. Principal tribes were the Nahani on the Upper Yukon; the Sekani on the Upper Fraser and Peace rivers; the Khotana on the lower Yukon and Cook inlet; the Kutchin, including the Loucheux, on the middle Yukon and east toward the lower MacKenzie; the Athena, on the Copper river; the Yellow Knife, Dogrib, Slave, Chipewyan, Hare and Beaver in the MacKenzie drainage and eastward; the Sarcee, neighbours of the Blackfoot, southward in the plains.

The Pacific Coast division extended from Oregon to California and included the Umpqua, Chastacusta, Tolowa, Chilula, Hupa, Sinkyone, Wailaki and Kato.

The South-western division comprised four tribes extending through Arizona, New Mexico and Texas; the principal ones being the Navajo and Apache.

The language of these tribes, though having several dialects was intelligible to each. Thus it was that when Sir Alexander MacKenzie made his famous journey to the Pacific Coast his Chipewyan guides from northern Saskatchewan had little difficulty making themselves understood until they encountered the Salishan tongue of the Shuswaps and Bella Coolas.

The word "ATHABASKA", taken from the lake of that name, is said to signify "place of hay".



THE HERITAGE

The first Athabaskan was launched by Lady Tweedsmuir on November 18, 1941, and commissioned in the United Kingdom on the 3rd February, 1943, Commander (later Commodore) G.R. Miles, O.B.E., R.C.N., in command. After working up at Scapa Flow she went on operational duty with the Royal Navy.

Late in August, 1943, while senior ship of a group operating in the Bay of Biscay. Athabaskan was damaged by a German aerial glider bomb dropped from one of five aircraft which attacked simultaneously. The bomb struck the port side, passed under the plot room, through the C.P.O.'s mess and came out the starboard side, exploding in the water 25 feet clear of the ship. Athabaskan returned to port at a speed of 12 knots although one boiler room and two oil fuel tanks were flooded.

In December, 1943, Athabaskan, her damage repaired, returned to operational duty with units of the Home Fleet in far Northern waters where she played her part in the engagement which resulted in the sinking of the Scharnhorst.

In February, 1944, Athabaskan, Huron and Haida joined the 10th Destroyer Flotilla based at Plymouth and took part in night sweeps in the channel and Bay of Biscay against German destroyers, trawlers, E-boats and coastal shipping. During an offensive sweep in the English Channel early on the morning of April 29th, Athabaskan and Haida encountered enemy destroyers of the Elbing Class. Repeated hits were obtained and one of the enemy destroyers was driven ashore and left on fire. During the course of the action, Athabaskan was torpedoed and sunk. She lies in position 48°43' N., 04°32' W, roughly 5 miles north – north-east of île de Vierge, a spot which has since been visited by RCN ships and tribute paid to those who lost their lives. Although Haida stopped to pick up survivors she was warned to get clear by Lt Cmdr. J.H. Stubbs, Commanding Officer of Athabaskan, who by that order, left himself and many of his men on drifting rafts to meet a cold unfriendly dawn off an enemy coast, rather than risk losing another ship.

The Commanding Officer together with 10 officers and 100 men were lost in the sinking, most of whom were subsequently buried at the village of Plovescat, about 30 miles north of Morlaix. An official party from HMCS QUEBEC visited Plovescat in 1954 and found that the villagers continued to care for the graves. Five officers and 80 men were picked up by the enemy and taken prisoner, while one officer and 45 men were picked up by "Haida" and landed in England.

The memory of those men and their ship did not die for within 3 weeks of the action off the French coast, a second ATHABASKAN was laid down at the Halifax shipyard and given the hull number CN 391. On 4 May 1946 she was christened by Mrs. J. Hamilton Stubbs, widow of Lieutenant Commander J.H. Stubbs, DSO, DSC, RCN. The completed ship was commissioned on 20 January, 1948 under the command of Commander J.S. Davis, RCN. During the next two years she busied herself with training and a myriad of tasks which normally befall a warship in a peaceful, but somewhat unsettled world.

On 5 July, 1950, in company with CAYUGA & SIOUX, she sailed to join United Nations Forces desperately trying to contain the communist invasion of South Korea. Within twenty hours of her arrival in Sasebo, Japan, ATHABASKAN sailed on her first operational duty and remained fully committed, usually operating alone, for the next ten months. Returning home for a period of leave, docking & general refit, she departed Esquimalt on 2 August, 1951 for a second period of duty in Korean waters where she performed the many duties for which she was designed and ideally suited. After a brief respite in home port, she again returned to Korea in December, 1952 where she remained until she sailed for Esquimalt in November, 1953. Her high standard of seamanship and operational efficiency was officially recognized and the many complimentary messages in her signal log from authorities under whom she had served were testimony to her success.

Athabaskan continued to exercise and operate from Esquimalt until she was transferred to the East coast in January, 1959. She returned to the public's attention on 1 March, 1964 when she went to the aid of the Liberian tanker AMPHIALOS which had broken in two during a storm. In a rescue operation which required daring and a high standard of seamanship, 34 of a crew of 36 were rescued.

Athabaskan was placed in reserve in January, 1965 and eventually sold on 27 June, 1969. All who sailed in Athabaskan, whether first or second of name, can look back with pride and affection to a happy efficient ship. The ship's company of the third Athabaskan are dedicated to sustaining this reputation.



FORMER COMMANDING OFFICERS

ATHABASKAN, first of name

3 February 1943 Commander G.R. Miles,
to OBE, RCN, (Deceased)
5 November 1943

6 November 1943 Lieutenant-Commander
to J.H. Stubbs, DSO, RCN
29 April 1944 (Deceased)

ATHABASKAN, second of name

20 January 1948 Commander J.S. Davis,
to RCN
28 October 1948

29 October 1948 Lieutenant-Commander
to G.H. Davidson, RCN
25 November 1948 (Commander Retired)

26 November 1948 Commander M.A. Medland,
to RCN (Commodore)
14 September 1949

15 September 1949 Lieutenant-Commander
to G.A. Powell, RCN(R)
14 January 1950 (Later RCN)

15 January 1950 Lieutenant-Commander
to T.S.R. Peacock, RCN
12 March 1950

13 March 1950 Commander R.P. Welland,
to DSC, CD, RCN (RAdm)
2 July 1951

3 July 1951 Commander D.G. King,
to CD, RCN
30 June 1952

1 July 1952 Captain D.G. King,
to CD, RCN
23 July 1952

24 July 1952 Lieutenant-Commander
to H. Shorten, CD, RCN
24 September 1952

25 September 1952 Commander J.C. Reed,
to DSC, CD, RCN
20 December 1953

21 December 1953 Lieutenant-Commander
to H. Shorten, CD, RCN
15 February 1954

25 October 1954 Lieutenant-Commander
to C.E. Richardson, CD,
31 December 1955 RCN

1 January 1956 Commander C.E. Richardson
to CD, RCN
15 January 1956

16 January 1956 Commander P.S. Booth,
to CD, RCN
5 September 1957

6 September 1957 Commander D.S. Boyle,
to CD, RCN (RAdm)
1 March 1959

2 March 1959 Commander J.H.G. Bovey
to DSC, CD, RCN (Commander
10 August 1959 Third Canadian Escort Squadron)

11 August 1959 Commander, D.R. Saxon,
to DSC, CD, RCN
24 May 1961

25 May 1961 Captain G.C. Edwards
to CD, RCN (Cmdre)
15 March 1962

16 March 1962 Commander A.E. Fox,
to CD, RCN
3 January 1963

4 January 1963 Lieutenant-Commander
to S. Dee, RCN
6 May 1963

7 May 1963 Commander P.R. Hinton
to CD, RCN
11 August 1964

12 August 1964 Commander J.Y. Clarke
to CD, RCN
25 September 1965

ORDER OF SERVICE

Introduction by: Mr. K. Inglis, Detachment Commander #203 Canadian Forces Technical Services Detachment.

Addresses by: Mr. T. Veliotis, President and General Manager, Davie Shipbuilding Limited.

Mr. J.S. Glassford, Assistant Deputy Minister, Department of Supply and Services.

Mr. D.H. Kirkwood, Assistant Deputy Minister, Department of National Defence

Acceptance of the ship by: Mr. J.S. Glassford, Assistant Deputy Minister, Department of Supply and Services, Vice Admiral D.A. Collins, CD, Chief of Technical Services, and Commander R.D. Yanow, CD, Commanding Officer.

Address by: Vice Admiral D.A. Collins, "Keys to the ship" will be presented to the Commanding Officer.

The Commissioning Service conducted by Brigadier General J. Cardy, MC, CD, Chaplain General (P) and Commodore J.A. MacLean, CD, Chaplain General (RC) – Overleaf in centre-fold.

The Commanding Officer will order Her Majesty's Canadian Ship Athabaskan to be commissioned. Address by the Guest of Honour.

Commanding Officer will address the Ship's Company.

The Ship's Company "mans the ship".

The Commanding Officer is piped on board.

The Guest of Honour, Sponsor, and Official Party are received on board the ship by the Commanding Officer.

Guests proceed to the reception on the flight deck of HMCS Athabaskan.

GUEST OF HONOUR

Vice Admiral H.A. Porter, CD

SPONSOR

Mrs. H.A. Porter

H.M.C.S. ATHABASKAN was launched at Davie Shipbuilding Ltd. in Lauzon, Quebec on the twenty-seventh of November, 1970. Attending the ceremony were Mrs. Isabel M. Porter, the ship's sponsor and wife of Vice-Admiral H.A. Porter CD, Commander, Maritime Command, Mr. T. Veliotis, President and General Manager of Davie Shipbuilding Ltd. and other military and civilian dignitaries.

Mrs. Porter, accompanied by Vice-Admiral Porter and Mr. Veliotis, inspected a Guard of Honour to initiate the ceremony. The ship was blessed by Brigadier General J. Cardey MC CD, Chaplain General (P) and by Commodore J.A. MacLean CD, Chaplain General (RC).

At 5:25 P.M. Mrs. Porter named and launched the ship. H.M.C.S. ATHABASKAN slipped into the waters of the St. Lawrence River to begin her life afloat.

Ship's Company: Bless our ship.

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.

Let us Pray

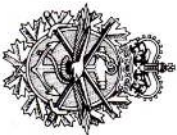
O Eternal Lord God, who alone spreadest out the heavens and rules the raging of the sea; who has compassed the waters with bounds until day and night come to an end; be pleased to receive into Thy Almighty and most gracious protection the persons of us Thy servants, and the Fleet in which we serve. Preserve 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 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.



Ship's Company: We are your servants.

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.

Prison:

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

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

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

The 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: Melitta)

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 *Athabaskan* 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 The Spirit

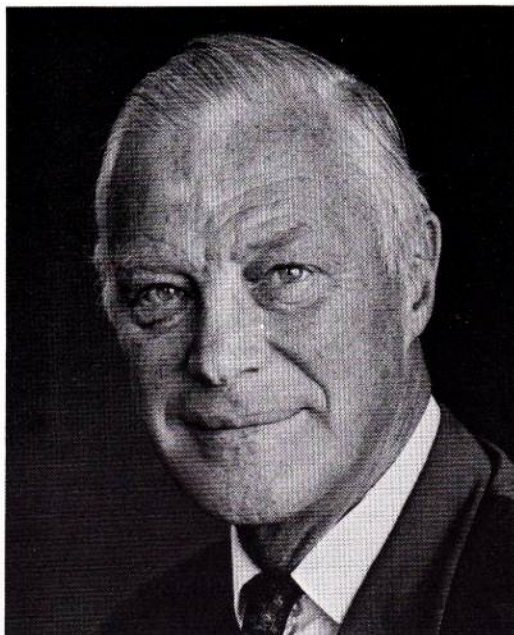


**MISE EN SERVICE DE
L'ATHABASKAN**

LE 30 SEPTEMBRE 1972

AUX CHANTIERS DE LA DAVIE SHIPBUILDING LTD. LAUZON, QUÉBEC

MISE EN SERVICE DE
l'athabaskan



Au nom du Gouvernement et de tous les Canadiens, je souhaite la bienvenue à l'ATHABASKAN qui prend sa place aujourd'hui dans la flotte.

Je suis sûr que ce nouveau navire servira le Canada avec autant de distinction que ses prédécesseurs du même nom et qu'il se rendra digne des braves marins qui ont donné leur vie pour la patrie lorsque le premier ATHABASKAN a été coulé dans la Manche, le 28 avril 1944.

Dans le cadre des objectifs que poursuit le Canada, à savoir le maintien de la paix et de la sécurité dans le monde, et la protection de sa souveraineté, le Commandement maritime apporte une importante contribution en parant à la menace des sous-marins et en effectuant des missions visant à affirmer notre souveraineté. L'ATHABASKAN et les trois autres destroyers de la nouvelle classe DDH 280 viennent renforcer le Commandement et lui permettront de mieux remplir les rôles qui lui ont été confiés.

Mes félicitations vont à ceux qui ont conçu et construit ce navire que d'aucuns considèrent comme le plus moderne du genre au monde. Au Commandant, officiers et hommes de l'ATHABASKAN, j'offre mes meilleurs vœux de succès. Votre récompense viendra de la satisfaction que vous éprouverez en servant votre pays à bord d'un des navires du commandant, maritime.

C.M. Drury



La mise en service de l'ATHABASKAN perpétue un nom bien connu dans les annales de la Marine canadienne. Ce puissant navire, capable de remplir divers rôles, est le deuxième de la nouvelle classe DDH 280 à venir renforcer nos forces navales. Entièrement conçu et construit par des Canadiens, il doit sa réalisation aux multiples talents et à la compétence de nos constructeurs navals et est le fruit de l'étroite collaboration qui existe entre eux et les spécialistes responsables des Forces canadiennes.

Le littoral du Canada étant l'un des plus étendus du monde, notre pays doit se doter des moyens nécessaires pour maintenir sa souveraineté le long de ses côtes. Dotés d'équipements perfectionnés de commandement et de contrôle, ainsi que de systèmes d'arme et de détection très poussés, et possédant une grande autonomie par tous les temps, l'ATHABASKAN est l'un des instruments les plus efficaces dont le Canada dispose pour assurer la surveillance et la protection des zones maritimes qui présentent un intérêt national.

Sans son équipage, cependant, un navire n'est qu'un objet inanimé. En tant que membres du premier équipage de l'ATHABASKAN, c'est sur vous que retombent l'honneur et l'immense responsabilité d'en faire un instrument efficace, digne de prendre la place qui l'attend au sein de la Marine canadienne. Je suis sûr que vos efforts seront couronnés de succès et que les officiers et hommes qui vous succéderont sur ce navire seront fiers de suivre votre exemple. L'expérience démontre que le succès d'un navire dépend largement de son premier équipage.

Vos compagnons d'armes attendent avec impatience que l'ATHABASKAN rallie la flotte pour l'aider à accomplir ses missions maritimes. Au nom de tous les membres des Forces canadiennes, je suis heureux d'accueillir l'ATHABASKAN et son équipage. Je vous souhaite une mer clémente et des vents favorables. Pensez toujours à ceux qui prendront un jour la relève.

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



Le Commandement Maritime est fier d'accueillir l'*ATHABASKAN* parmi ses navires en activité de service. Ce nouveau bâtiment qui vient s'ajouter à la flotte porte un nom qui, du point de vue ethnique aussi bien que géographique et historique, est d'origine purement canadienne. Ce nom servit tout d'abord à désigner une peuplade d'indiens qui vivaient dans le nord de la Saskatchewan et de l'Alberta. Ces gens donnèrent leur nom au lac sur les bords duquel ils s'étaient établis, ainsi qu'à certains autres lieux géographiques importants situés dans les Territoires du Nord-Ouest et les provinces de l'ouest du Canada. Le premier bâtiment de ce nom remporta des victoires navales dans l'Arctique (1943-1944) et dans la Manche (1944) d'être coulé au combat en 1944. Son successeur se distingua au cours de la guerre de Corée.

De même que son navire-jumeau l'*Iroquois*, auquel il vient se joindre, l'*ATHABASKAN* se classe parmi les bâtiments de lutte anti-sous-marine les plus modernes et les plus diversifiés du monde entier. Ce sont des navires comme ceux-là qui permettront au Canada de continuer à adhérer fermement à une politique d'évolution technologique et de perfectionnement technique.

Qu'il navigue isolément ou en groupe, l'*ATHABASKAN* accroîtra sensiblement la capacité et la souplesse du Commandement maritime, grâce à l'armement et aux systèmes électroniques perfectionnés dont il est muni. Il est doté d'appareils de communication du plus récent modèle, qui permettent le contrôle simultané d'un groupe d'avions, d'hélicoptères et de navires dispersés sur de grandes distances. Ce navire est prêt à réagir de quelque façon qui puisse être jugée nécessaire pour appuyer les intérêts du Canada et de ses alliés.

Les hommes qui en ont dessiné les plans et exécuté la construction méritent certes des félicitations pour la tâche qu'ils ont brillamment menée à bonne fin.

Au capitaine, aux officiers et aux matelots de l'*ATHABASKAN*, je souhaite bonne chance et bon voyage, ainsi qu'une fructueuse carrière.

A handwritten signature in cursive script, reading "R.W. Timbrell".

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'*Athabaskan* 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* pourvoit à la défense aérienne ponctuelle. On a réduit les dimensions et le coût du navire à des valeurs minimales qui le rendent toutefois capable de remplir ses fonctions principales ainsi que d'autres missions secondaires, notamment la poursuite et la destruction des navires de surface, le bombardement des côtes à l'appui de troupes, la surveillance des côtes et la protection des navires de surface.

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



SYSTÈME DE PROPULSION

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

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

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



APPAREILS ÉLECTRIQUES

L'*Athabaskan* 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.



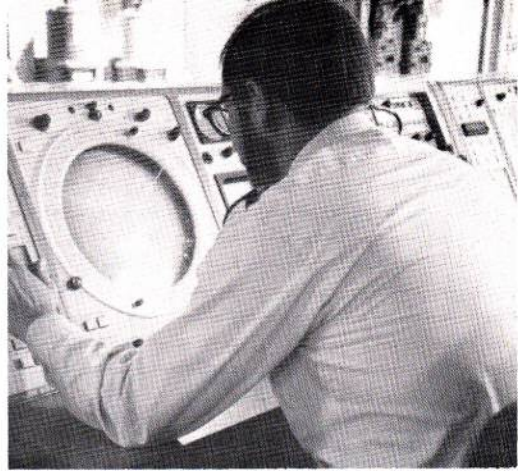
ÉLECTRONIQUE

L'*Athabaskan* 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'*Athabaskan* 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.



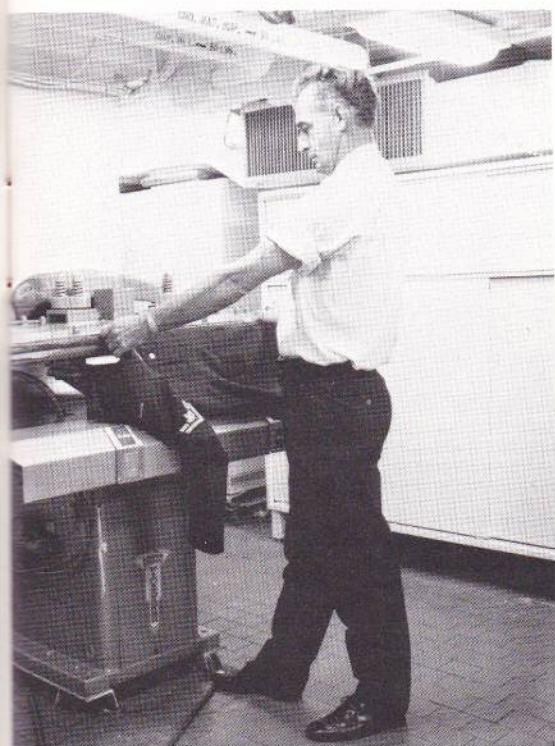
MATÉRIEL MÉDICAL ET DE SURVIE

L'*Athabaskan* 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 écopés 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'*Athabaskan*, 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'*Athabaskan* 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.D. YANOW
COMMANDANT**



ÉQUIPAGE

LIEUTENANT COMMANDER L.C.A. WESTROPP COMMANDANT EN SECOND

<p>OFFICIERS</p> <p>LIEUTENANT COMMANDER R.A. DOUGLAS LIEUTENANT COMMANDER R.A. RUTHERFORD LIEUTENANT COMMANDER E.J. KELLY LIEUTENANT COMMANDER J.D. SMITH LIEUTENANT (M) L.P. DUMBRILLE LIEUTENANT (M) W.N. CHRISTIANSEN LIEUTENANT (M) T.C. HEATH LIEUTENANT (M) N.E. COYLE LIEUTENANT (M) E. HEAP LIEUTENANT (M) F.H. BALDOCK LIEUTENANT (M) R.W. LANCASTER SOUS-LIEUTENANT J.R. WELLS SOUS-LIEUTENANT J.D. LYNCH SOUS-LIEUTENANT J.R. BOTTOMLEY SOUS-LIEUTENANT D.G. LOGAN</p>	<p>OFFICIER – INGÉNIEUR – MÉCANICIEN OFFICIER – COMBATS OFFICIER – OPÉRATIONS OFFICIER – APPROVISIONNEMENTS INGÉNIEUR – MÉCANICIEN DES SYSTÈMES DE COMBAT OFFICIER DE PONT OFFICIER – ARMES AÉRIENNES ET DE SURFACE OFFICIER – D'INFORMATION ET D'EXÉCUTION PREMIER INGÉNIEUR – MÉCANICIEN OFFICIER ADJOINT DES SYSTÈMES DE COMBAT OFFICIER DU CONTRÔLE DES SYSTÈMES IMMERGÉS OFFICIER – COMMUNICATIONS OFFICIER – GUERRE ÉLECTRONIQUE OFFICIER DES ARMES SOUS-MARINE OFFICIER NAVIGATEUR</p>
---	---

PATRON ADJ-C (M) V.E. MCKINNON SONARISTE 281

<p>SERVICE DES SYSTÈMES DE COMBAT TRACEURS RADARISTES 271</p>	<p>ADJ-M (M) R. ZIPPEL ADJ (M) R. TOFFLEMIRE ADJ (M) L. MANSFIELD SGT (M) W. HORSMAN CPL-C (M) I. CAMERON</p>	<p>CPL-C (M) R. MACNAUGHTON CPL (M) W. BURNETT CPL (M) A. BRANT CPL (M) D. HYSERT CPL (M) W. DIER CPL (M) W. LYNCH</p>	<p>SDT (M) J. DUVAL SDT (M) J. BEAUREGARD SDT (M) W. GALLINGER SDT (M) C. MARTIN SDT (M) D. MACAULAY SDT (M) W. GALLANT</p>
--	---	--	---

**TECHNICIENS
D'AVIONIQUE 513** ADJ (M) E. BLAND

<p>SIGNALEURS 261</p>	<p>ADJ-M (M) L. CARTER SGT (M) G. WHITE SGT (M) P. PEDERSON</p>	<p>CPL (M) C. CASSIDY SDT (M) W. BOOKHOLT SDT (M) K. BEDFORD</p>
----------------------------------	---	--

<p>OPÉRATEURS RADIO 251</p>	<p>ADJ-M (M) J. O'RILLEY ADJ (M) T. MYERS SGT (M) J. HERBERT SGT (M) H. LEIGH CPL-C (M) P. CANEY CPL (M) L. LEROUX CPL (M) T. MCKIEL CPL (M) D. BLAKNEY CPL (M) P. MCDUNNOUGH CPL (M) B. MARYATT SDT (M) J. GUILLOT SDT (M) J. BOUDREAULT SDT (M) J. MORIN SDT (M) P. CHARRON SDT (M) P. MILLER SDT (M) C. MOORE</p>	<p>ADJ (M) G. LAPIERRE CPL (M) G. BINGHAM CPL-C (M) B. WATSON CPL (M) W. REARDON CPL (M) R. HUMENNY SDT (M) H. HOLT SDT (M) F. COLLINS SDT (M) M. KENNY SDT (M) R. CARRIERE SDT (M) L. HALL SDT (M) D. SAUVE SDT (M) R. MARTENS</p>
--	--	---

<p>SPÉCIALISTES DE LA CONDUITE DU TIR 071</p>	<p>ADJ-M (M) R. MOLL ADJ (M) J. GUAY SGT (M) K. JENNINGS SGT (M) T. GUYMER</p>	<p>SGT (M) M. KILBY CPL-C (M) J. JESSOME CPL-C (M) R. REINHART CPL-C (M) F. ELMORE</p>	<p>CPL (M) D. COX CPL (M) R. PRINCE CPL (M) R. COX CPL (M) A. COIRINI</p>
--	--	--	---

<p>TECHNICIENS DES ARMES DE SURFACE 061</p>	<p>ADJ-M (M) P. SHEEN SDT (M) N. STEEVES SGT (M) W. WILLIAMS</p>	<p>CPL-C (M) G. COONS CPL (M) J. WOMACK CPL (M) G. REYNOLDS</p>	<p>CPL (M) R. GOULET CPL (M) J. UNDERHILL CPL (M) D. BARKHOUSE</p>
--	--	---	--

SONARISTES (MER) 281	ADJ-M (M) R. MCGLONE ADJ (M) B. MACCALLUM SGT (M) R. BARKHOUSE SGT (M) G. RUTHERFORD SGT (M) V. BARNES CPL -C (M) H. HATT	CPL-C (M) C. HYNES CPL (M) J. TAIT CPL (M) W. HARPER CPL (M) F. SLEIGH CPL (M) S. MACLEOD CPL (M) R. JOHNSON	SDT (M) T. GEMMELL SDT (M) W. SEAWARD SDT (M) K. BERRY SDT (M) R. LYONS SDT (M) S. ROCHEFORT
TECHNICIEN DES ARMES SOUS MARINES 062	ADJ-M (M) P. AMBROSE SGT (M) E. BROWN SGT (M) S. MCKAY CPL-C (M) R. GILLIS	CPL-C (M) ROSHOTTE CPL (M) R. BRIGGS CPL (M) S. SWAN SDT (M) V. SHAW	SDT (M) S. PROST SDT (M) S. CHALIFOUX
LE PONT MANOEUVRIERS 181	ADJ-M (M) M. O'DONNELL ADJ (M) E. CHISHOLM CPL-C (M) L. SOUCY CPL-C (M) R. MESSERVEY CPL (M) S. CHARLTON	CPL (M) D. HOBSON CPL (M) L. HARRON CPL (M) E. MCKAY SDT (M) R. GRACE SDT (M) L. SAUNDERS	SDT (M) G. WILCOX SDT (M) C. DEITER SDT (M) T. TREVENA SDT (M) G. DUCHESNEAU
SERVICES TECHNIQUES MÉCANIENS DE MARINE 311	ADJ-C (M) R. LYON ADJ-M (M) R. QUINN CPL-C (M) G. FAITHFULL ADJ-M (M) R. DELVIN ADJ-M (M) W. GREENLAW ADJ (M) R. SETTERINGTON ADJ (M) K. WADSWORTH SGT (M) E. MENFEAR	SGT (M) A. MARKI SGT (M) K. SUTCLIFFE SGT (M) G. LAROSE SGT (M) B. WATERS CPL-C (M) M. HEAL CPL-C (M) B. GILBERT CPL (M) D. CAIN CPL (M) R. ENNIS	CPL (M) G. ROBERTSON CPL (M) J. ARSENAULT CPL (M) R. MITTLEFGHLDT SDT (M) J. LEBLANC SDT (M) M. JOHNSON SDT (M) C. GAJETZ SDT (M) J. ST-PIERRE
ÉLECTRO TECHNICIENS 331	ADJ-M (M) D. PORTER ADJ (M) E. STARR ADJ (M) D. RUSHTON SGT (M) B. COX	SGT (M) J. KOSTAL CPL (M) R. DESCHENES CPL (M) G. DUNN CPL (M) G. TAILLON	
TECHNICIENS DE COQUE 321	ADJ-M (M) G. PERRON ADJ (M) R. WHEELER SGT (M) H. BEMISTER CPL-C (M) G. COLWELL	CPL (M) C. BLAKENEY CPL -M) R. MCKINNON CPL (M) P. HARROD	
POMPIERS 651	SGT (M) E. DABELS CPL (M) R. TABB	CPL (M) G. MACKENZIE SDT (M) D. NUNN	SDT (M) M. COOCO
SERVICES DES APPROVISIONNEMENTS TECHNICIENS EN APPROVISIONNEMENTS 911	ADJ (M) R. CLARK SGT (M) M. LANTZ SGT (M) W. WIGG CPL-C (M) D. HUNTER CPL (M) T. LANGTON	CPL (M) J. JUTEAU CPL (M) D. HANNAH CPL (M) L. BICKFORD CPL (M) D. ROSS	SDT (M) G. FRIARS SDT (M) J. TREMBLAY SDT (M) E. WILEY
CUISINIERS 861	ADJ (M) M. CONNORS SGT (M) G. WELLS CPL-C (M) R. LEGAULT CPL-C (M) D. EVANXS	CPL-C (M) R. RACETTE CPL (M) R. LEBRASSEUR CPL (M) G. HURDIS	CPL (M) M. BURTA
STEWARDS 862	ADJ (M) F. EDGAR SGT (M) M. JULIEN CPL (M) W. GALLAGHER CPL (M) H. KAISER	CPL (M) D. CLATTENBURG CPL (M) R. RICKMAN SDT (M) R. BUREAU SDT (M) R. FRASER	
COMMIS D'ADMINISTRATION 831	ADJ (M) G. KEELING	CPL (M) F. CHOLETTE	SDT (M) A. SKOGEN
COMMIS COMPTABLES 841	ADJ (M) C. NEWCOMBE	SDT (M) K. MAYVILLE	
AUXILIAIRE MÉDICAL 711	ADJ (M) G. BERNARD		
COORDONNATEUR DE L'ENTRETIEN TRACEUR RADARISTE 271	ADJ-M (M) D. GEORGE		
TIMONIER TECHNICIEN EN MÉTÉOROLOGIE 121	SDT (M) L. CLOUTIER		
TECHNICIEN DE CELLULE D'AVION 512	CPL (M) A. BARNHARDT		
TECHNICIEN DE MOTEURS D'AVIONS 511	CPL (M) E. REMILLARD		

LES CONSTRUCTEURS

M. Takis Veliotis
Président et
directeur général



La société Davie Shipbuilding Limited, qui possède les plus grands chantiers maritimes du Canada, a été fondée en 1882. Elle est située à un endroit particulièrement favorable, sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent, à quatre milles environ à l'est de la ville de Québec.

Pendant les 90 années qui se sont écoulées depuis sa fondation, cette entreprise s'est consacrée à la construction de navires, dont plus de 680, de tous genres.

Au cours des 25 dernières années, la Davie Shipbuilding a participé à tous les programmes majeurs de construction de bâtiments nouveaux pour la Marine royale du Canada, y compris des dragueurs de mines antimagnétiques, des ravitailleurs et des escorteurs, pour aboutir aujourd'hui à la mise en service de l'*Athabaskan*.

De plus, cette entreprise a joué un rôle clé dans les grands carénages et dans les programmes de transformation et de modernisation de bâtiments de tous genres pour la Marine royale du Canada.

La fierté qu'éprouve la société Davie Shipbuilding Limited à construire ces navires selon les meilleures traditions de construction navale, n'est égalée que par celle qu'éprouve la Marine royale du Canada à les mettre en oeuvre.

M. Peter Gwyn
Directeur
général adjoint

M. D. Page
Directeur
des chantiers

M.J. Lennox
Surintendant
des chantiers

M.J. Gilliland
Ingénieur en chef
Production maritime





LES INSPECTEURS

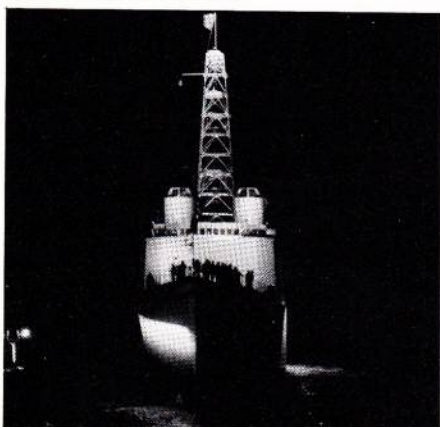
C'est le 203^e Détachement des services techniques des Forces canadiennes, situé à Lauzon, qui a assuré l'inspection sur le chantier, la consultation technique et la fourniture du matériel gouvernemental au cours de la construction et de l'armement de l'Athabaskan.

Le commandant actuel du 203^e Détachement des services techniques, M. G.K. Inglis, CD, Ing. civil, a assumé ses fonctions tôt après le début de la phase d'armement.

Le personnel de ce détachement comprend les personnes suivantes, dont certaines sont à Lauzon depuis la mise en chantier de l'Athabaskan: le lieutenant-commandant R. Hanlon, CD, Directeur de la gestion des contrats maritimes et Commandant adjoint du détachement; le lieutenant-commandant H. Millman, CD, Officier d'état-major – Coque et Assurance de la qualité; le lieutenant-commandant R. Chiasson, CD, Officier d'état-major – Mécanique navale; le lieutenant (Marine) G. Dunbar, CD, Officier d'état-major – Électricité; et le lieutenant (Marine) G. Rousseau, CD, Officier d'état-major – Approvisionnement et Administration.

De plus, le Détachement des services techniques a reçu la collaboration des officiers de bord suivants, qui assuraient certaines fonctions d'état-major: le lieutenant-commandant J. Cunningham, CD, Officier d'état-major – Plans, Projets et Instruction, ainsi qu'Ingénieur-mécanicien désigné du DDH 283; le lieutenant-commandant R. Douglas, Officier d'état-major – Essais et Documentation, ainsi qu'Ingénieur-mécanicien désigné du DDH 282; le lieutenant (Marine) F. Baldock, CD, spécialiste de l'armement et Officier de l'armement désigné du DDH 282; le lieutenant (Marine) E. Heap, Coordonnateur des essais et Mécanicien principal désigné du DDH 282.

Le 203^e Détachement des services techniques assure également les services d'inspection du MDN pour le DDH 283, qui est présentement au stade de l'armement. Le détachement est aussi chargé de l'inspection et de la gestion de contrats passés par d'autres ministères dans les domaines de la quincaillerie, du matériel ménager, de l'équipement de communication, du matériel électronique, des véhicules, du vêtement et des 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 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 vice-amiral D.A. Collins, Chef des services techniques.

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

CONCEPTION, CONSTRUCTION ET ÉQUIPEMENT RÉALISÉS AU CANADA

L'*Athabaskan* est l'un des nouveaux escorteurs d'escadre de la classe *tribe*, de conception canadienne. Sa construction a débuté à la Davie Shipbuilding Limited, de Lauzon (Québec) en octobre 1969, et il a été mis en service le 27 novembre 1970.

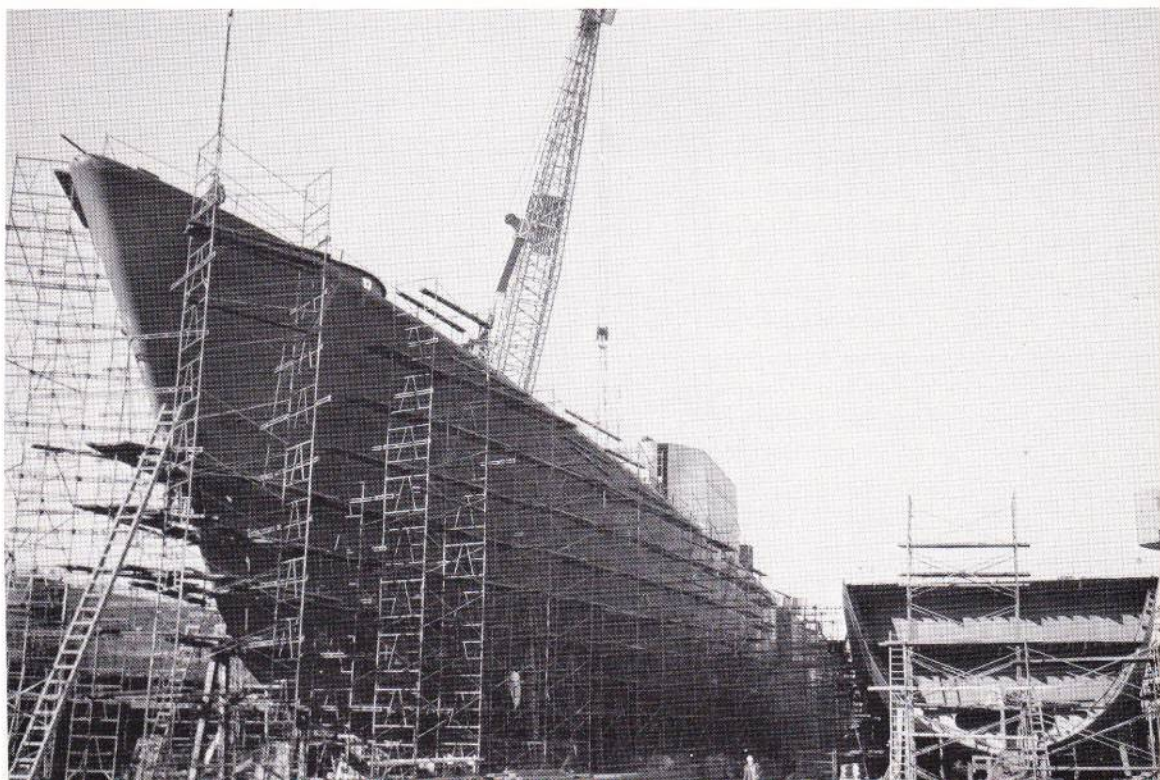
L'équipage du navire se compose de 289 officiers et hommes. L'*Athabaskan* possède une longueur hors tout de 426 pieds, une largeur par le travers de 50 pieds et un tirant d'eau en charge de 14 pieds 6 pouces. Il jauge au maximum 4 200 tonnes. Des turbines à gaz actionnent les deux hélices à cinq pales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

L'*Athabaskan* 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 adjugé des contrats pour 180 appareils importants et 2 600 autres de moindre valeur; enfin, quelque 22 000 autres articles de rechange se trouvent sur les navires ou dans des dépôts à terre.



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

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

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



Insigne du navire



BLASON: Sur fond argenté, représente un Indien de l'Amérique du nord, vêtu d'une culotte de peau de daim, jambières et mocassins garnis, torse nu, portant le collier de griffes d'ours et d'écaillés bleues ainsi que des pendants d'oreilles. Paré de sa coiffe de plumes, il monte un poney indien sans selle, figé dans l'allure du trot. L'Indien, sur le "qui-vive", brandit un arc et une flèche rouges, la flèche étant pointée vers le bas.

SIGNIFICATION: Le motif est identique à celui qui avait été conçu à l'origine par les officiers du premier "ATHABASKAN", mais qui ne put être achevé, le navire ayant coulé à la suite d'un combat naval.

Les éléments du blason original ont été conservés dans le nouvel insigne, en hommage spécial envers les vaillants officiers et marins qui ont péri avec leur navire à la suite d'un engagement avec l'ennemi.

Que tous ceux qui ont échappé à la nuit fatale et ceux qui ont l'honneur de servir actuellement à bord du nouvel "ATHABASKAN" aient la plus grande fierté de leur emblème, car il rappelle l'une des pages de dévouement et de courage les plus glorieuses de l'histoire de la Marine canadienne.

COULEURS DU NAVIRE: Blanc et pourpre

THÉÂTRE D'OPÉRATIONS:	Arctique	1943-1944
	Manche	1944
	Corée	1950-1953

DEVISE: "Au combat tous unis"

LE NOM

Les "Athabaskan" ou "Athapaskans" constituaient une famille de 32 tribus aux affinités linguistiques, qui, peuplant de vastes zones du Canada et des États-Unis, s'étaient partagées plusieurs zones géographiques dont celles du nord, du sud-ouest et de la côte du Pacifique.

Le groupe du nord occupa tout le centre du Canada, l'Alaska et le nord-ouest de la rivière Churchill. Les tribus principales étaient les Nahani, dans le haut Yukon, les Sékkani, dans la partie supérieure des rivières Fraser et Peace, les Khotona, établis dans le bas Yukon et dans l'anse de Cook. Les Kutchin, incluant le groupe de Loucheux, s'établirent dans le moyen Yukon et vers l'est dans le bas MacKenzie, les Athena, sur la rivière Cooper, les Yellowknife, Dogrib, Slave, Chipewyan et Beaver, dans la vallée du MacKenzie et son estuaire, et plus à l'est; les Sarcee, proches des Pieds Noirs, s'établirent plus au sud dans les plaines.

Ceux qui habitaient la côte du Pacifique s'établirent de l'Orégon à la Californie et comprenaient les Umpqua, Chastacusta, Tolowa, Chilula, Hupa, Sinhyone, Wailaki et Kato.

Le groupe du sud-ouest était formé de 4 tribus qui se partageaient l'Arizona, le Nouveau-Mexique et le Texas. Les tribus principales étaient les Navajo et les Apaches.

Les langues de ces tribus, qui se subdivisaient en plusieurs dialectes, étaient cependant intelligibles à tous. Telle était la situation, lorsque Sir Alexander MacKenzie effectua son fameux voyage sur la côte du Pacifique. Ses guides Chipewyan, de la région du nord de la Saskatchewan, n'eurent point de difficulté à se faire comprendre jusqu'à ce qu'ils rencontrèrent la langue des Salashan, commune aux Shuswap et aux Bella Goolas.

On prétend que le nom "Athabaskan", dont l'origine provient du lac du même nom, signifie "le lieu du foin".



L'HÉRITAGE

Le premier *Athabaskan*, lancé le 18 novembre 1941, eut pour marraine Lady Tweedsmuir. Il prit rang dans la flotte du Royaume-Uni le 3 février 1943 sous les ordres du Commander, plus tard Commodore, G.R. Miles, OBE, MRC. Après une période d'entraînement à Scapa Flow, la navire devint opérationnel auprès des unités de la Royal Navy.

Vers la fin du mois d'août 1943, l'*Athabaskan*, alors chef d'un groupe de navires en opération dans le golfe de Gascogne, fut touché par une bombe lancée en vol plané par l'un de 5 avions allemands qui avaient attaqué simultanément. La bombe pénétra par côté de bâbord, passa au-dessous du centre d'opérations, traversa le carré des premiers maîtres et ressortit par côté de tribord, explosant dans l'eau à quelque 25 pieds de la coque du navire. La salle de chauffe et deux ballasts à combustible envahis, l'*Athabaskan* put néanmoins rentrer au port à la vitesse de 12 noeuds.

Au mois de décembre 1943, l'*Athabaskan*, réparé, se rallia aux bâtiments opérationnels de la Flotte métropolitaine, en Mer du Nord, où il prit part au combat à la suite duquel le *Scharnhorst* fut coulé.

En février 1944, l'*Athabaskan*, le *Huron*, et le *Haida*, se joignirent à la 10^e Flottille de destroyers basée à Plymouth, se livrant à des attaques nocturnes dans la Manche et le Golfe de Gascogne contre les destroyers, chalutiers, sous-marins allemands, et tout le trafic maritime côtier. À l'aube du 29 avril, au cours d'un ratissage dans la Manche, l'*Athabaskan* et le *Haida* engagèrent le combat avec des destroyers ennemis de la classe "Elbing". Après plusieurs coups au but, l'un des destroyers ennemis fut drossé en feu à la côte. À la suite du combat, l'*Athabaskan* fut torpillé et coulé. Il repose sur le fond par 48° 43' de latitude nord et 04° 32' de longitude ouest, à environ 5 milles au nord-nord-est de l'île Vierge. Plusieurs navires des Forces armées canadiennes sont allés depuis lors sur les lieux du naufrage, et ont rendu hommage aux disparus. Bien que le *Haida* se fût arrêté pour empêcher les survivants, le lieutenant-commander J.A. Stubbs, commandant de l'*Athabaskan* lui ordonna de se retirer, préférant par là-même se condamner, lui et ses hommes, à dériver sur des radeaux au large des côtes ennemies, par une aube froide et hostile, plutôt que de risquer la perte d'un autre bâtiment. Le commandant, ainsi que dix officiers et cent marins périrent au cours du naufrage et la plupart d'entre eux furent inhumés au cimetière du village de Plovescat, situé à environ 30 milles au nord de Morlaix. Une délégation officielle, appartenant au *Québec*, s'est présentée à Plovescat en 1954, et a constaté que les habitants n'ont cessé depuis de prendre soin des tombes. Cinq officiers et 80 marins furent capturés par l'ennemi alors qu'un seul officier et 45 marins repêchés par le *Haida*, purent débarquer en Angleterre.

La mémoire de ces hommes et de leur navire ne s'est point estompée car, 3 semaines après la tragédie survenue au large des côtes françaises, un nouvel *Athabaskan* fut mis en chantier à Halifax et sa coque reçut le numéro CN 391. Le 4 mai 1946, il fut baptisé par Mme Hamilton Stubbs, veuve du commandant J.H. Stubbs, DSO, DSC, MRC. Le navire, une fois achevé, fut mis en service

le 20 janvier 1948 sous les ordres du commander J.S. Davis. Au cours des deux années qui suivirent son lancement, il se consacra à l'entraînement et à une foule de menues tâches, qui sont le rôle des navires de guerre en temps de paix, mais dans un monde quelque peu troublé.

Le 5 juillet 1950, en compagnie du *Cayuga* et du *Sioux*, il prit la mer pour rallier les Forces des Nations Unies, qui tentaient désespérément de contenir une invasion communiste en Corée du Sud. Dans les 20 heures qui suivirent son arrivée à Sasebo au Japon, il appareilla pour effectuer sa première mission opérationnelle, puis demeura en service constant pendant les quelque dix mois qui suivirent, effectuant généralement des randonnées solitaires. De retour à son port d'attache, en permission, et pour une période de carénage et de refonte générale, il appareilla d'Esquimalt, le 2 août 1951, pour une deuxième croisière opérationnelle dans les eaux coréennes, où il participa à de nombreuses missions pour lesquelles il était destiné et conçu admirablement. Après un bref séjour de repos à son port d'attache, il reprit la mer en décembre 1952, où il demeura jusqu'à son retour à Esquimalt en novembre 1953. L'excellente manoeuvrabilité de ce navire, ainsi que son efficacité opérationnelle, a été officiellement reconnue, ainsi qu'en témoignent les nombreuses mentions inscrites au journal de bord par ses commandants successifs.

L'*Athabaskan* fut mis en réserve en janvier 1965, et vendu le 27 juin 1969. Tous ceux qui naviguèrent à bord de l'*Athabaskan*, que ce fût le premier ou le second de ce nom, peuvent saluer avec amour et fierté un navire qui s'est révélé à la hauteur de sa tâche. Les équipages qui prendront en main le destin du troisième *Athabaskan* se doivent de perpétuer cette renommée.

L'*Athabaskan* reprit son entraînement et ses opérations en mer à partir du port d'Esquimalt, jusqu'au moment, où il fut transféré sur la Côte est en janvier 1959. L'attention se tourne à nouveau vers lui lorsque, le 1^{er} mars 1964, il se porta au secours du pétrolier libérien *Amphialos*, qui s'était cassé en deux au cours d'une tempête. Lors de cette mission de sauvetage qui exigeait de l'audace et un excellent matelotage, 34 des 36 hommes d'équipage furent sauvés.



ANCIENS OFFICIERS COMMANDANTS

Premier "ATHABASKAN"

Du 3 février 1943
au
5 novembre 1943

Commander G.R. Miles,
OBE, MRC (décédé)

Du 6 novembre 1943
au
29 avril 1944

Lieutenant-commander
J.H. Stubbs, DSO, MRC
(décédé)

Le second "ATHABASKAN"

Du 20 janvier 1948
au
28 octobre 1948

Commander J.S. Davis,
MRC

Du 29 octobre 1948
au
25 novembre 1948

Lieutenant-commander
G.H. Davidson, MRC
(En retraite)

Du 26 novembre 1948
au
14 septembre 1949

Commander
M.A. Medland,
MRC (Commodore)

Du 15 septembre 1949
au
14 janvier 1950

Lieutenant-commander
G.A. Power, MRC (Réserve)
puis MRC

Du 15 janvier 1950
au
12 mars 1950

Lieutenant-commander
T.S.R. Peacock, MRC

Du 13 mars 1950
au
2 juillet 1951

Commander (Contre-
R.P. Welland, amiral)
DSC, CD, MRC

Du 3 juillet 1951
au
30 juin 1952

Commander D.G. King,
CD, MRC

du 1^{er} juillet 1952
au
23 juillet 1952

Captain D.G. King,
CD, MRC

Du 24 juillet 1952
au
24 septembre 1952

Lieutenant-commander
H. Shorten, CD, MRC

Du 25 septembre 1952
au
20 décembre 1953

Commander
J.C. Reed,
DSC, CD, MRC

Du 21 décembre 1953
au
15 février 1954

Lieutenant-commander
H. Shorten, CD, MRC

Du 25 octobre 1954
au
31 décembre 1955

Lieutenant-commander
C.E. Richardson, CD
MRC

Du 1^{er} janvier 1956
au
15 janvier 1956

Commander
C.E. Richardson,
CD, MRC

Du 16 janvier 1956
au
5 septembre 1957

Commander
P.S. Booth,
CD, MRC

Du 6 septembre 1957
au
1^{er} mars 1959

Commander
D.S. Boyle,
CD, MRC (Contre-amiral)

Du 2 mars 1959
au
10 août 1959

Commander
J.H.G. Bovey,
DSC, CD, MRC
(Commandant de la
3^e Escadre d'escorte
canadienne)

Du 11 août 1959
au
24 mai 1961

Commander
D.R. Saxon,
DSC, CD, MRC

Du 25 mai 1961
au
15 mars 1962

Capitaine
G.C. Edwards,
CD, MRC (Commodore)

Du 16 mars 1962
au
3 janvier 1963

Commander
A.E. Fox,
CD, MRC

Du 4 janvier 1963
au
6 mai 1963

Lieutenant-commander
S. Dee, MRC

Du 7 mai 1963
au
11 août 1964

Commander
P.R. Hinton,
CD, MRC

Du 12 août 1964
au
25 septembre 1965

Commander
J.Y. Clarke,
CD, MRC

DÉROULEMENT DE LA CÉRÉMONIE

Discours d'introduction prononcé par: M K. Inglis, le commandant du 203^e Détachement des Services techniques des Forces canadiennes.

Allocutions prononcées par: M T. Veliotis, président et directeur général de la Davie Shipbuilding Limited.

M J.S. Glassford, sous-ministre adjoint des approvisionnements techniques au Ministère des Approvisionnement et Services.

M D.H. Kirkwood, Sous-Ministre Adjoint, Ministère de la Défense Nationale

Acceptation du navire par M J.S. Glassford, sous-ministre adjoint des approvisionnements techniques au MAS, le vice-amiral D.A. Collins, CD, Chef des Services techniques, et le commandant R.D. Yanow, CD, commandant du navire.

Allocution du vice-amiral D.A. Collins, "Les clefs du navire" sont présentées au commandant.

Cérémonie de mise-en-service sous la direction du brigadier-général J.Cardy, MC, CD, Aumônier Général (P) du commodore J.A. MacLean, CD, Aumônier Général (C) -- Inséré au centre de la brochure.

Le commandant ordonne que l'*Athabaskan* soit mis en service.

L'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 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

LA MARRAINE

Vice-Amiral H.A. Porter, CD

Mme H.A. Porter

L'ATHABASKAN a été lancé à la Davie Shipbuilding Ltd, à Lauzon (Québec), le vingt-sept novembre 1970. Étaient présents à la cérémonie Mme Isabel M. Porter, marraine du vaisseau et épouse du vice-amiral H.A. Porter, CD, chef du Commandement Maritime; M. T. Veliotis, Président et Directeur général de la société Davie Shipbuilding Ltd, et d'autres dignitaires militaires et civils.

Mme Porter, accompagnée du vice-amiral Porter et de M. Veliotis, commença la cérémonie en passant en revue la garde d'honneur. Le bâtiment fut béni par le brigadier-général J. Cardy, MC, CD, Aumônier général (Protestant) et par le commodore J.A. MacLean, CD, Aumônier général (Catholique).

À 17h25, Mme Porter baptisa l'ATHABASKAN, qui glissa alors sur les eaux du fleuve Saint-Laurent, pour commencer sa carrière comme navire de guerre.