

Commissioning
of
HMCS
CHARLOTTETOWN





Letter from the Deputy Minister of National Defence

Today marks a milestone for the Department of National Defence and the people of Canada. From the early stages of the Canadian Patrol Frigate Program to this commissioning ceremony, HMCS CHARLOTTETOWN is the culmination of hard work and determined efforts by many people. The contribution made by both the Canadian Forces and Public Service within the Department of National Defence were essential to the successful completion of HMCS CHARLOTTETOWN and her sister ships.

I offer my sincerest appreciation to all those who participated in the Canadian Patrol Frigate Program. To the Commanding Officer, officers and ship's company of HMCS CHARLOTTETOWN, I extend my respect, trust and best wishes.

The Honourable Louise Frechette
Deputy Minister of National Defence

Deputé Ministre de la Défense nationale
L'Honorable Louise Frechette

Mot du sous-ministre de la Défense nationale

La mise en service du NCSM CHARLOTTETOWN marque une étape importante pour le ministère de la Défense nationale et pour le peuple canadien. Le CHARLOTTETOWN est le fruit des efforts de tous ceux et de toutes celles qui ont travaillé sans relâche depuis le lancement du Programme des frégates canadiennes de patrouille jusqu'à la cérémonie à laquelle nous assistons aujourd'hui. Le CHARLOTTETOWN et ses navires jumeaux n'auraient jamais pu voir le jour sans la précieuse contribution du personnel des Forces canadiennes et des employés de la Fonction publique du ministère de la Défense nationale.

J'aimerais remercier très chaleureusement tous ceux et toutes celles qui ont collaboré avec le ministère de la Défense nationale dans le cadre du Programme des frégates canadiennes de patrouille. Je tiens à témoigner au commandant, aux officiers et aux membres de l'équipage du NCSM CHARLOTTETOWN mon respect et ma confiance, et je leur transmets mes meilleurs vœux de succès.





Letter from the Chief of The Defence Staff

Today's commissioning ceremony formally marks the entry of HMCS CHARLOTTETOWN into naval service. Canada has the world's longest coastline that encompasses rich natural resources. Therefore, Canada requires a strong and vigilant maritime presence to carry out the Canadian Forces primary role in the protection of our national sovereignty. Additionally, commitments within the North Atlantic Treaty Organization (NATO) and the United Nations (UN) in support of world peace require that Canada's maritime forces be prepared to conduct prompt, global operations.

In these often troubled and changing times, Canadian sailors, soldiers and airmen are often placed in harm's way. It is comforting that this ship is among the finest of her kind in the world today. As she joins Canada's Maritime Forces Atlantic Fleet, HMCS CHARLOTTETOWN will make an important contribution to Maritime Command and to the Canadian Forces. This superb vessel, designed and constructed in Canada, has the tools she needs to meet our commitments well into the next century. I am confident that the third ship to bear the name HMCS CHARLOTTETOWN will carry on the fine traditions of her two predecessors.

To the Commanding Officer, officers and ship's company of HMCS CHARLOTTETOWN, I bid you welcome from all the members of the Canadian Forces. To all, Godspeed and have a very successful commission.

General A.J.G.D. de Chastelain
Chief of the Defence Staff

Le général A.J.G.D. de Chastelain
Le Chef d'état-major de la Défense

Mot du chef d'état-major de la défense

Cette cérémonie de mise en service marque l'entrée officielle du NCSM CHARLOTTETOWN dans le service naval. Le Canada possède le plus long littoral au monde, et les richesses naturelles y sont nombreuses. Il importe donc qu'il soit protégé par une force maritime vigilante et puissante, capable d'assumer le rôle principal qui a été confié aux Forces canadiennes, soit de protéger la souveraineté du Canada. De plus, les engagements pris par le Canada au sein de l'Organisation du Traité de l'Atlantique Nord (OTAN) et de l'Organisation des Nations Unies (ONU) pour le maintien de la paix dans le monde exigent que les forces maritimes canadiennes soient prêtes à intervenir promptement et à mener des opérations partout dans le monde.

En cette période de conflits, les membres de la Marine, de l'Armée et de l'Aviation se retrouvent souvent en danger. C'est la raison pour laquelle il est rassurant de savoir que le CHARLOTTETOWN compte parmi les meilleurs bâtiments de guerre au monde. L'ajout du CHARLOTTETOWN aux Forces maritimes de l'Atlantique du Canada contribuera considérablement à l'efficacité du Commandement maritime et des Forces canadiennes. Grâce à ce magnifique navire, qui a été conçu et construit au Canada, la Marine canadienne disposera des ressources dont elle a besoin pour remplir tous les engagements du Canada, et ce, bien au-delà du prochain siècle. Je suis convaincu que le troisième navire à porter le nom de NCSM CHARLOTTETOWN fera honneur à l'héritage que lui lèguent ses prédécesseurs.

Au nom de tous les membres des Forces canadiennes, je souhaite la bienvenue au commandant, aux officiers et aux membres d'équipage du NCSM CHARLOTTETOWN et leur transmets mes meilleurs vœux.





Letter from the Commander Maritime Command

It is extremely gratifying for me, as Commander of Maritime Command, to welcome HMCS CHARLOTTETOWN to the Fleet. Her entry into service not only marks the beginning of a new life but also an ongoing commitment to preserve and protect Canadian interests both at home and abroad.

The ships of the Canadian Patrol Frigate Project are the finest of their kind in the world today. All Canadians may be justifiably proud of this accomplishment. I commend all those who have contributed to the design and construction of HMCS CHARLOTTETOWN. She has proven to be a magnificent and very capable ship.

HMCS CHARLOTTETOWN shares a bond both with the past and with the people of Prince Edward Island. The two previous ships named after the provincial capital enjoyed distinguished periods of service during the Second World War and have provided a proud tradition to carry on. HMCS CHARLOTTETOWN proudly bears the name and embodies the spirit of her namesake city. I note with pleasure the friendships developing between HMCS CHARLOTTETOWN and her namesake city, and I look forward to this continued, close association.

To the Commanding Officer, officers and ship's company of HMCS CHARLOTTETOWN, I extend my best wishes as you embark upon a new and challenging commission. Fair winds and following seas.

Vice-Admiral L. G. Mason
Commander Maritime Command

Le vice amiral L. G. Mason
Commandant du Commandement maritime

Mot du commandant du Commandement maritime

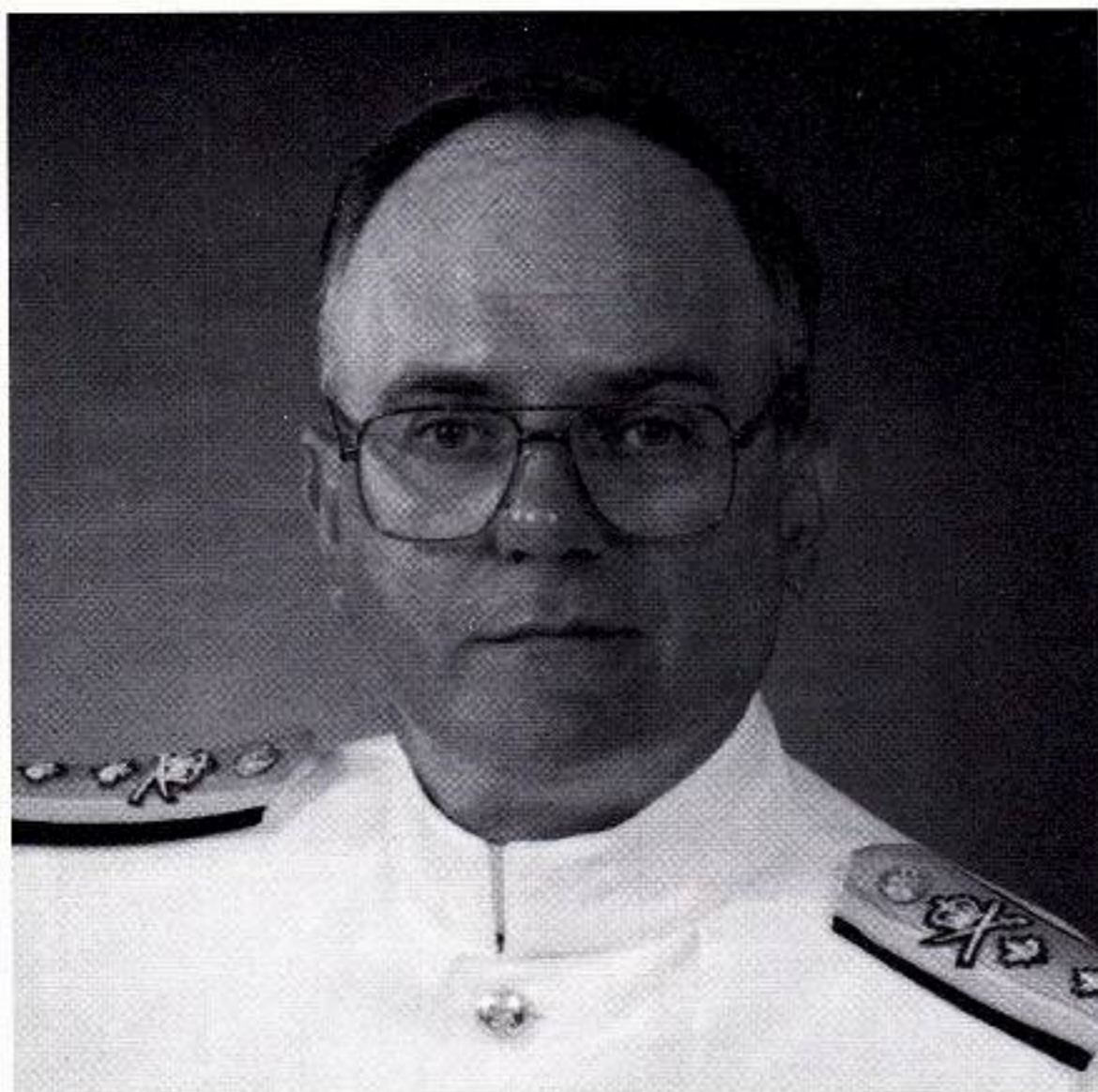
En ma qualité de commandant du Commandement maritime, j'ai l'immense honneur d'accueillir le Navire canadien de Sa Majesté CHARLOTTETOWN au sein de la Flotte. Son entrée en service marque non seulement le début de sa carrière navale mais témoigne aussi d'un engagement constant envers la sauvegarde et la protection des intérêts du Canada au pays et à l'étranger.

Les navires du Projet de la frégate canadienne de patrouille sont parmi les meilleurs de leur genre au monde, et les Canadiens ont raison d'en être fiers. Je félicite tous ceux et celles qui ont participé à la conception et à la construction du CHARLOTTETOWN, magnifique navire qui sera certes à la hauteur de la tâche.

Le NCSM CHARLOTTETOWN a des liens tant avec le passé qu'avec les habitants de l'Île-du-Prince-Édouard. En effet, il est l'héritier d'une digne tradition car ses deux prédécesseurs ont admirablement bien servi le pays durant la Seconde Guerre mondiale. Le NCSM CHARLOTTETOWN incarne aussi fièrement l'esprit de la ville dont il porte le nom. C'est avec joie que je constate les liens d'amitié qui se sont tissés entre l'équipage de ce navire et cette belle ville, et j'espère que ces liens se resserreront avec les années.

J'aimerais transmettre mes meilleurs vœux au commandant du NCSM CHARLOTTETOWN et à son équipage, qui se voient confier aujourd'hui une nouvelle mission et de nouveaux défis. Bon vent et bonne mer.





Letter from the Commander Maritime Forces Atlantic

The commissioning of HMCS CHARLOTTETOWN marks her acceptance as a warship into the Atlantic Fleet. It also highlights the re-establishment of the close and long naval ties with her namesake city.

This commissioning provides the navy with another world class multi-purpose combat capable ship that can fulfil Canada's national and international commitments. CHARLOTTETOWN will become a member of our Fleet which is ready aye ready to conduct those tasks assigned by the government today and well into the future.

The city of Charlottetown has enjoyed a rich history including ties with the navy. The commissioning of HMCS CHARLOTTETOWN provides an ideal opportunity to reaffirm and enhance this special relationship. As your ambassador, I am fully confident that this outstanding product of Canadian industry will represent both the navy and the city of Charlottetown well throughout her commission.

To the Commanding Officer, officers and ship's company of HMCS CHARLOTTETOWN, I bid you welcome. As you take up your new duties, I wish you fair winds and following seas.

Rear-Admiral G.L. Garnett
Commander Maritime Forces Atlantic

Le contre amiral G.L. Garnett
Commandant des forces Maritimes Atlantiques

Mot du commandant des Forces maritimes de l'Atlantique

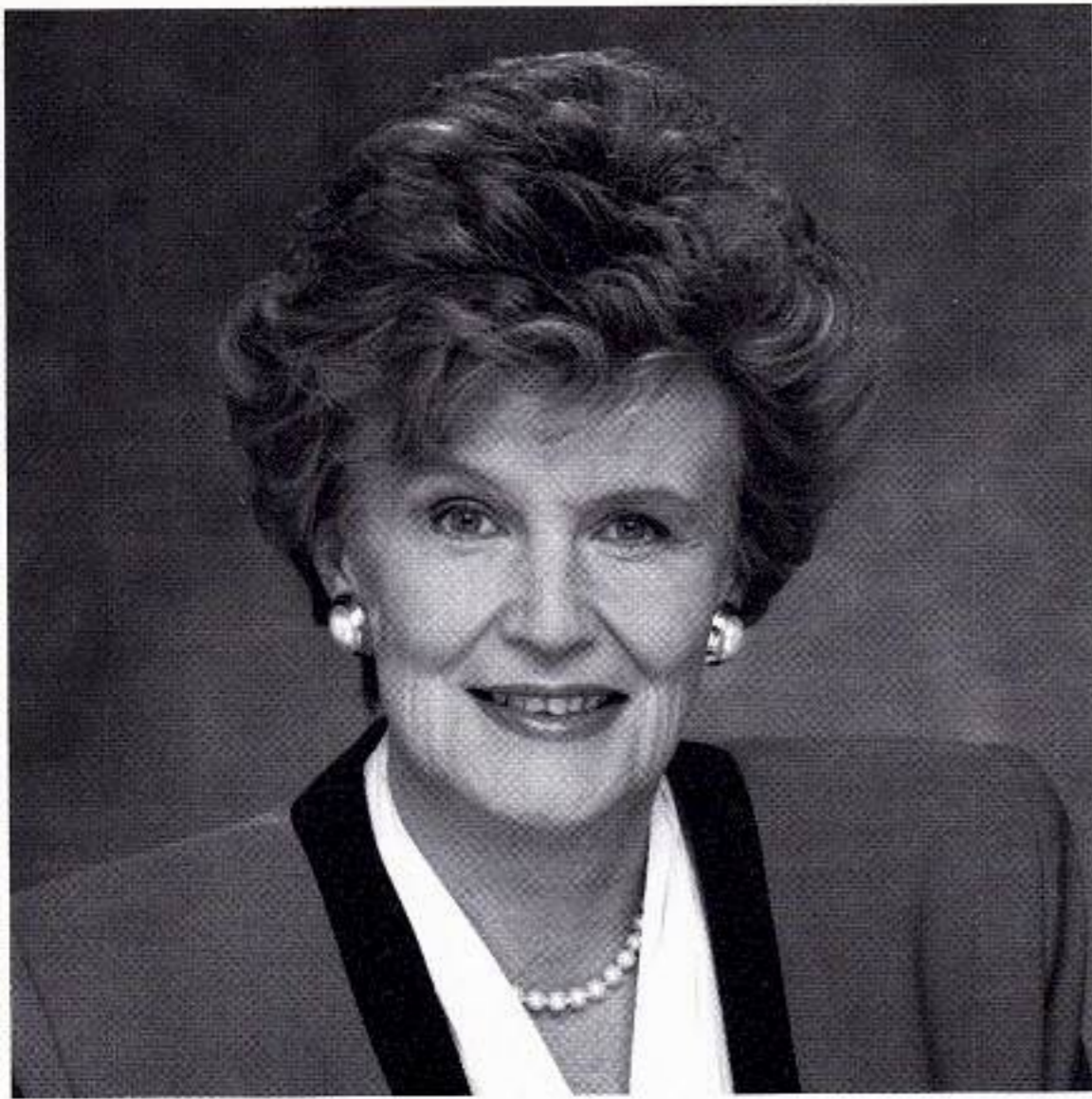
La mise en service du NCSM CHARLOTTETOWN marque l'acceptation de ce navire comme bâtiment de guerre au sein de la flotte de l'Atlantique. Elle souligne également le rétablissement des liens étroits et traditionnels qui ont toujours existé entre la Marine et Charlottetown, ville qui a d'ailleurs donné son nom au navire.

À la suite de la mise en service de cette frégate, la Marine comptera un autre bâtiment performant qui permettra au Canada de remplir ses engagements à l'échelle nationale et internationale en matière de promotion de sa politique étrangère. Grâce à l'ajout du NCSM CHARLOTTETOWN à la flotte canadienne, cette dernière sera toujours là, toujours prête et apte à accomplir sa mission aujourd'hui et dans les années à venir.

L'histoire de la ville de Charlottetown regorge d'événements importants et fait état de liens étroits avec la Marine. La mise en service du NCSM CHARLOTTETOWN représente l'occasion idéale de renforcer ces liens. Je suis convaincu que ce bâtiment, un produit exceptionnel de l'industrie canadienne, saura jouer le rôle d'ambassadeur, aussi bien de la Marine que de la ville de Charlottetown, tout au long de son service.

Je souhaite la bienvenue au commandant, aux officiers et à l'équipage du NCSM CHARLOTTETOWN. Au moment où vous assumez vos nouvelles fonctions, je vous souhaite bon vent et bonne mer.





The Office of the Premier of Prince Edward Island

The historic commissioning of HMCS CHARLOTTETOWN is a time of celebration and hope. As proud sponsor of this fine ship, it is with great pleasure that I congratulate her builders and extend best wishes to the captain and crew as they embark on their new voyage.

The commissioning of HMCS CHARLOTTETOWN is a time to celebrate the impressive achievements of all those people who designed, constructed and put into operation this wonderful new addition to our fleet. I had an opportunity, during its launch, to see something of the dedicated and capable work which went into her construction. I share the confidence of her fine team of builders as HMCS CHARLOTTETOWN takes her proud place defending Canada's sovereignty and promoting peace throughout the world.

Those of you who are serving as her officers and crew are part of a proud tradition, going back to the original CHARLOTTETOWN. As you take on your new duties and responsibilities, you can always be sure of the special pride and support of the people of Prince Edward Island. To all of you, my best wishes, hopes and prayers for your service to our country and its people as you embark on your new mission.

May God bless and watch over you.

Bureau de la première ministre de l'Île-du-Prince-Édouard

La mise en service du NCSM CHARLOTTETOWN est un moment historique de réjouissance et d'espoir. Je suis fier d'être la marraine de ce nouveau navire moderne, et je tiens à féliciter les constructeurs et à souhaiter un grand succès au commandant et à l'équipage qui s'embarqueront pour une nouvelle aventure.

Le baptême du NCSM CHARLOTTETOWN est l'occasion de célébrer les grandes réalisations de tous ceux qui ont participé à la conception, à la construction et à la mise en service de ce prodigieux bâtiment qui s'ajoute à notre flotte. Pendant son lancement, j'ai eu la chance de voir à l'oeuvre cette équipe remarquable et dévouée. Je partage l'enthousiasme de ces constructeurs chevronnés, qui voient le NCSM CHARLOTTETOWN assumer ses fonctions de protection de la souveraineté du Canada et de maintien de la paix dans le monde entier.

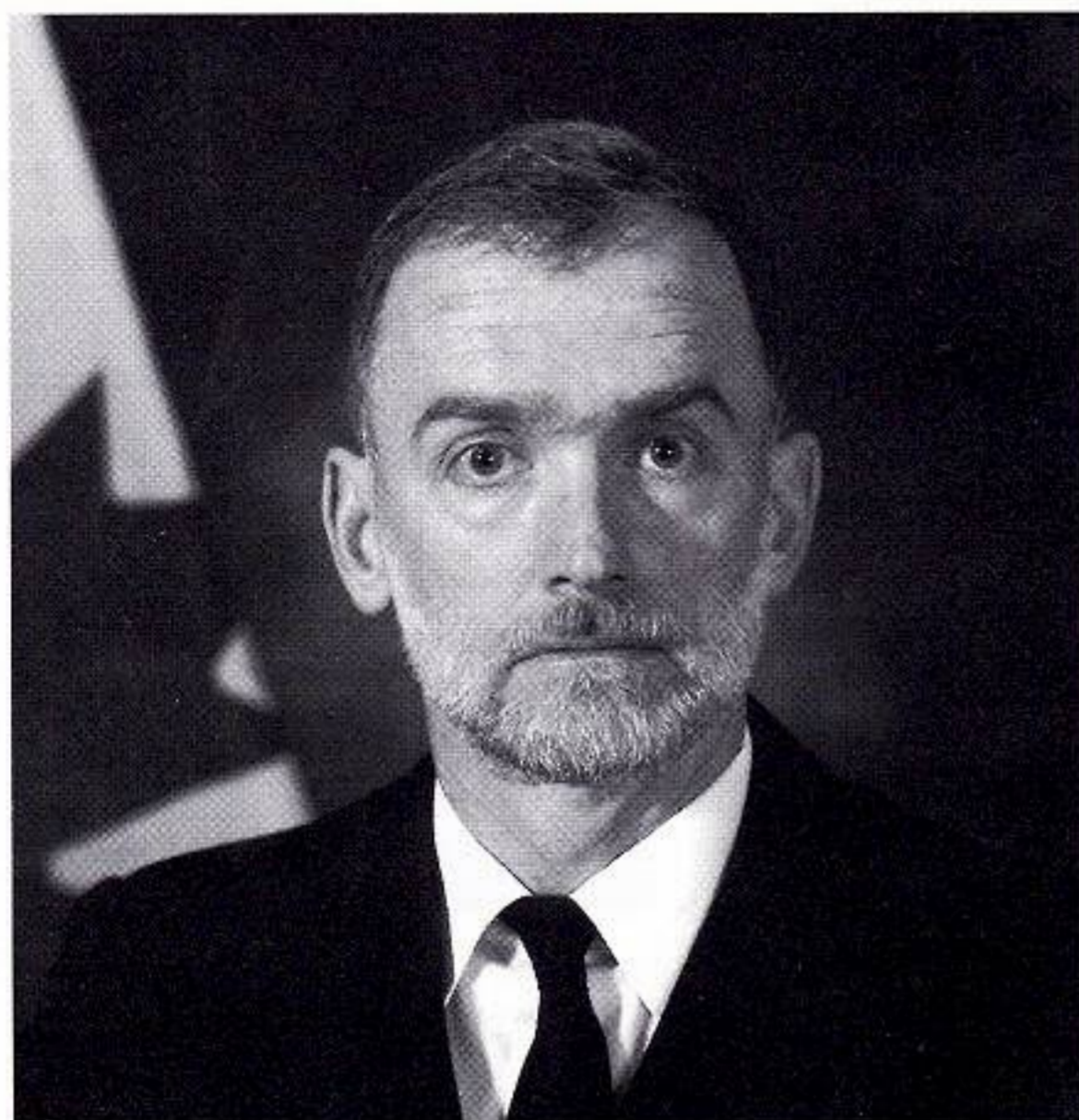
Les officiers et les membres d'équipage qui serviront à bord de ce nouveau bâtiment sont les héritiers d'une belle tradition, celle du premier CHARLOTTETOWN. La population de l'Île-du-Prince-Édouard se fera toujours un honneur de les appuyer dans toutes leurs tâches. Mes meilleurs voeux, mes espoirs et mes prières vous accompagnent dans cette nouvelle mission au service de votre pays.

Que Dieu vous bénisse et vous protège.

Premier Catherine Callbeck
Sponsor, HMCS CHARLOTTETOWN

La première ministre de l'Île du-Prince-Édouard
Catherine Callbeck
Marraine du NCSM CHARLOTTETOWN





Letter from the Captain

It is an honour to be appointed as the first Commanding Officer of HMCS CHARLOTTETOWN. It is particularly rewarding to be responsible for commissioning a new ship into naval service.

HMCS CHARLOTTETOWN, a highly sophisticated and an extremely capable frigate, is at the leading edge of technology and is one of the most, if not the most, modern frigate in the world today. She is the proud product of many years of planning and hard work by the government, the military and the Canadian shipbuilding industry. CHARLOTTETOWN, and her sister ships, provides our navy with an impressive and highly effective means to protect our national interests. Additionally, we may continue to honour our governments commitments to peacekeeping and security operations under the United Nations (UN) and the North Atlantic Treaty Organization (NATO). All Canadians can be justifiably proud of HMCS CHARLOTTETOWN as she takes her place in the Canadian fleet.

This is the third HMCS CHARLOTTETOWN, an acknowledgement of the rich naval heritage of the city of Charlottetown. The commissioning of HMCS CHARLOTTETOWN in the city of Charlottetown reaffirms the navy's ties to this historic city. Moreover, it provides an opportunity for the citizens of Charlottetown to witness this ceremony and to visit the ship that will carry their city's name worldwide. As an ambassador of the city and Prince Edward Island, the ship's company of HMCS CHARLOTTETOWN seeks to honour and to uphold the ship's motto — **"ALL CHALLENGES SQUARELY MET"**.

As the Commanding Officer of HMCS CHARLOTTETOWN, I accept the challenge given to the ship and her crew. We are extremely proud of our ship, well trained and ready to answer the call for duty. May God protect all those who sail in HMCS CHARLOTTETOWN.



Mot du capitaine

J'ai le grand honneur d'être le premier commandant du NCSM CHARLOTTETOWN et d'être responsable de l'entrée en service de ce nouveau navire.

Le NCSM CHARLOTTETOWN, frégate de haute technicité et des plus performantes, se situe à la fine pointe de la technologie, et représente l'une des frégates les plus modernes au monde, pour ne pas dire la plus moderne. Cette frégate est le fruit de nombreuses années de planification et de travail ardu de la part du gouvernement, des Forces canadiennes et de l'industrie de la construction navale au Canada. Le CHARLOTTETOWN et ses navires-jumeaux sont pour la Marine des outils impressionnants et hautement efficaces lui permettant de protéger les intérêts du pays. Il se peut également que nous continuions de remplir les engagements pris par le Canada au sein de l'Organisation du Traité de l'Atlantique Nord (OTAN) et de l'Organisation des Nations Unies (ONU) pour assurer la sécurité du pays et le maintien de la paix. Il y a donc lieu d'être fiers de l'ajout du NCSM CHARLOTTETOWN à la flotte canadienne.

Nous célébrons aujourd'hui la mise en service du troisième navire à porter le nom de NCSM CHARLOTTETOWN, ce qui en dit long sur l'histoire navale de cette ville. La mise en service du NCSM CHARLOTTETOWN dans la ville de Charlottetown témoigne des liens de la Marine avec cette ville historique. La tenue de la cérémonie de mise en service dans la ville même de Charlottetown permettra à ses habitants d'y assister et de visiter le navire, qui servira d'ambassadeur à leur ville et à l'Île-du-Prince-Édouard partout au monde. C'est à ce titre que les membres de son équipage cherchent à faire honneur à la devise du CHARLOTTETOWN - **"all challenges squarely met"**.

C'est avec plaisir que j'accepte, en tant que commandant du NCSM CHARLOTTETOWN, le défi lancé au navire et à son équipage. Nous sommes très fiers de notre nouveau navire, et sommes prêts à répondre à l'appel au devoir. Puisse Dieu bénir tous ceux et celles qui navigueront à son bord.





THE CPF PROJECT MANAGEMENT OFFICE

The Project Management Office (PMO) is an interdepartmental team comprising the Department of National Defence (DND), Department of Public Works and Government Services Contracting (PWGSC) and the department of Industry Canada (IC). It is under the direction of a Project Manager who is responsible for the day-to-day management of the CPF project and the introduction of the ships into service. The PMO is located in Ottawa, Ontario with detachments in Saint John, New Brunswick, Halifax, Nova Scotia and Esquimalt, British Columbia.

The Department of National Defence, represented by the CPF Project Manager Capt(N) J.R. Sylvester, is responsible for the overall management of the project. The Department of Public Works and Government Services Contracting, represented by the senior Director of Procurement Mr. Gavin Scott, is responsible for providing contracting services. The Department of Industry, Canada, represented by Mr. Deacon, is responsible for management of industrial benefits.

The DND project team comprises seven functional areas in the PMO and the three detachments, notably Deputy Project Manager and Management Systems/Mr. D. Oke, Ship/Cdr F. Jardine, Quality Assurance/Mr. H. Hillman, ILS/Mr. G. Johnston, Training/Cdr J. Jamieson, Class desk/Cdr R. Houseman, Comptroller/LCdr L.R. Clean, Detachment Saint John/Cdr V. Archibald, Detachment Halifax/Cdr R. Sylvester and the Detachment Esquimalt/Cdr J. Hutton. The PWGSC project team comprises two functional areas in the PMO and detachments, notably Prime Contract Administration/Mr. S.K. Dewar, Integrated Logistics/Mr. D. Blaney and Detachment Saint John/Mr. B. Neal.

LE BUREAU DE PROJET CPF

Le bureau de projet (BP) est une équipe gouvernementale formée de représentants des ministères de la Défense nationale (MDN), de Travaux publics et Services gouvernementaux Canada (TPSGC) et de Industrie Canada (IC). Sous la direction de l'administrateur projet, il assure la gestion quotidienne du projet de la FCP et la mise en service des navires. Le BP se trouve à Ottawa (Ontario) et il possède des détachements à Saint John (Nouveau-Brunswick), à Halifax (Nouvelle-Écosse) et à Esquimalt (Colombie-Britannique).

Le ministère de la Défense nationale, représenté par l'administrateur projet de la FCP, le capv J.R. Sylvester, est responsable de la gestion globale du projet. Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, représenté par le directeur principal des achats, m. Gavin Scott, est responsable des marchés de services. Industrie Canada, représenté par m. Deacon, s'occupe des retombées industrielles.

L'équipe de projet du MDN est divisée en sept secteurs fonctionnels au sein du BP : administrateur de projet adjoint et systèmes de gestion (m. D. Oke), navires (capf F. Jardine), assurance de la qualité (m. H. Millman), soutien logistique intégré (m. G. Johnston), instruction (capf J. Jamieson), responsable de la classe (capf R. Houseman) et contrôleur (capc L.R. McLean); elle comprend aussi trois détachements : le détachement de Saint John (capf V. Archibal), le détachement de Halifax (capf K. Winch) et le détachement d'Esquimalt (capf J. Hutton). L'équipe de projet de TPSGC comprend deux secteurs fonctionnels au sein du BP, soit l'administration du contrat principal (m. S.K. Dewar) et le soutien logistique intégré (m. D. Blaney), ainsi que le détachement de Saint John (m. B. Neal).



SAINT JOHN SHIPBUILDING LIMITED

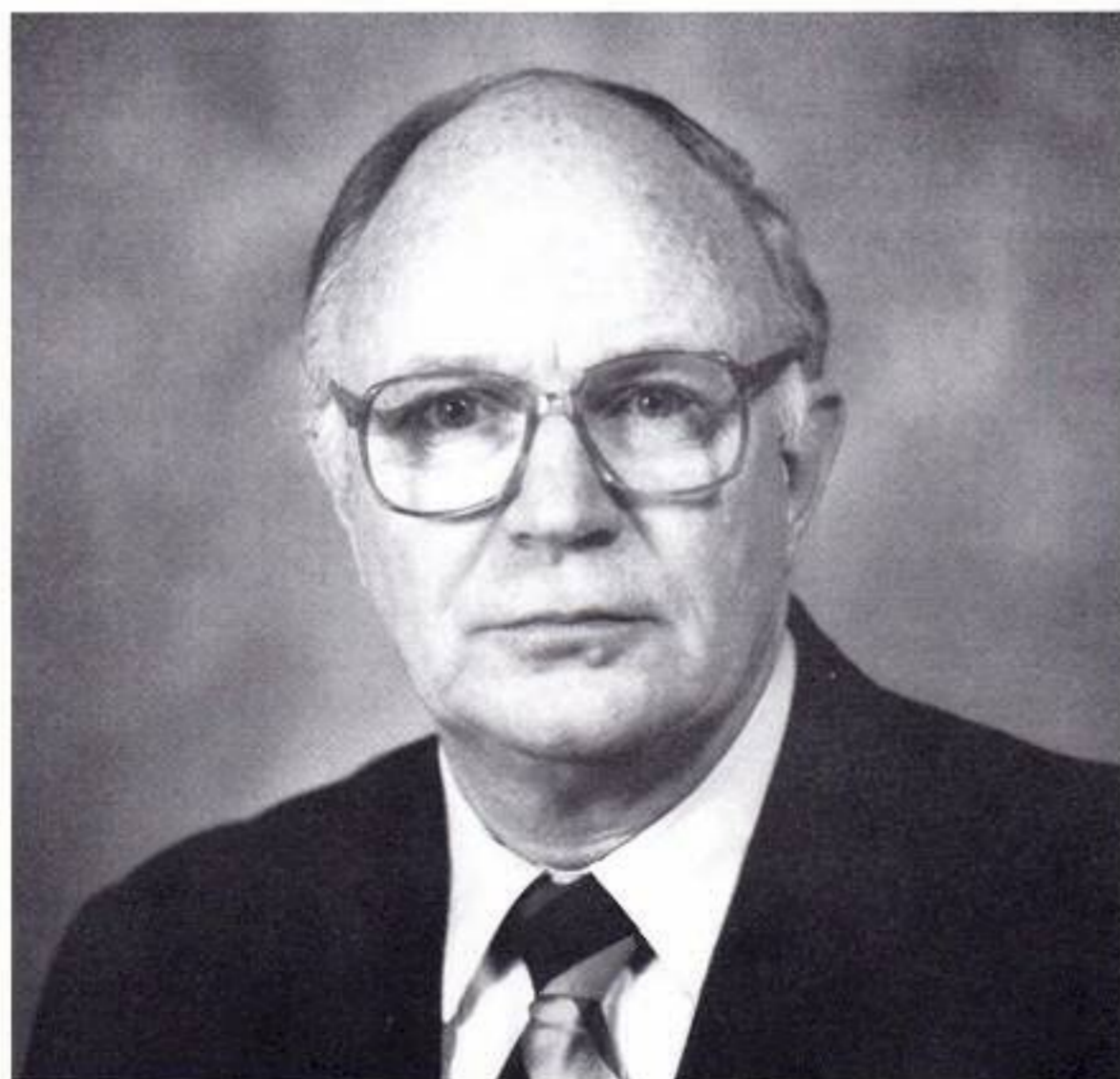
Saint John Shipbuilding Limited (SJS�), prime contractor in the Canadian patrol Frigate Project, has been building merchant and naval vessels in Saint John, New Brunswick for over 70 years. Even though the company's history reflects many shipbuilding successes, the design and construction of Halifax Class frigates has achieved new levels of excellence with each succeeding delivery.

Today, as the newest frigate is officially commissioned into service with the Canadian Navy, SJS� is proud of its role as the builder of HMCS CHARLOTTETOWN.

Construction of SJS�'s tenth frigate benefitted immensely from all the experience gained in the project so far. This shipbuilder proudly reports that construction was completed in the shortest elapsed time and for the fewest hours to date. Even more important, the frigate, which was erected in nine construction modules weighing 400 tonnes each, completed trials with flying colours and exceeded all previous standards for quality.

HMCS CHARLOTTETOWN is ranked with the world's most advanced and most capable surface combatant vessels. It was constructed in Saint John utilizing highly advanced methods which incorporated industry leading accuracy controls. Computer-aided design and manufacturing techniques were also employed.

Thousands contributed to the development of this frigate. HMCS CHARLOTTETOWN represents the best efforts thus far by the entire CPF team under the Navy's direction. Nearly 3,000 New Brunswick shipbuilders, who watched this ship grow from a first piece of steel, now publicly transfer full responsibility for HMCS CHARLOTTETOWN to her crew and the Canadian Navy with pride and enthusiasm.



J.K. Irving
Chairman and CEO

SAINT JOHN SHIPBUILDING LIMITED

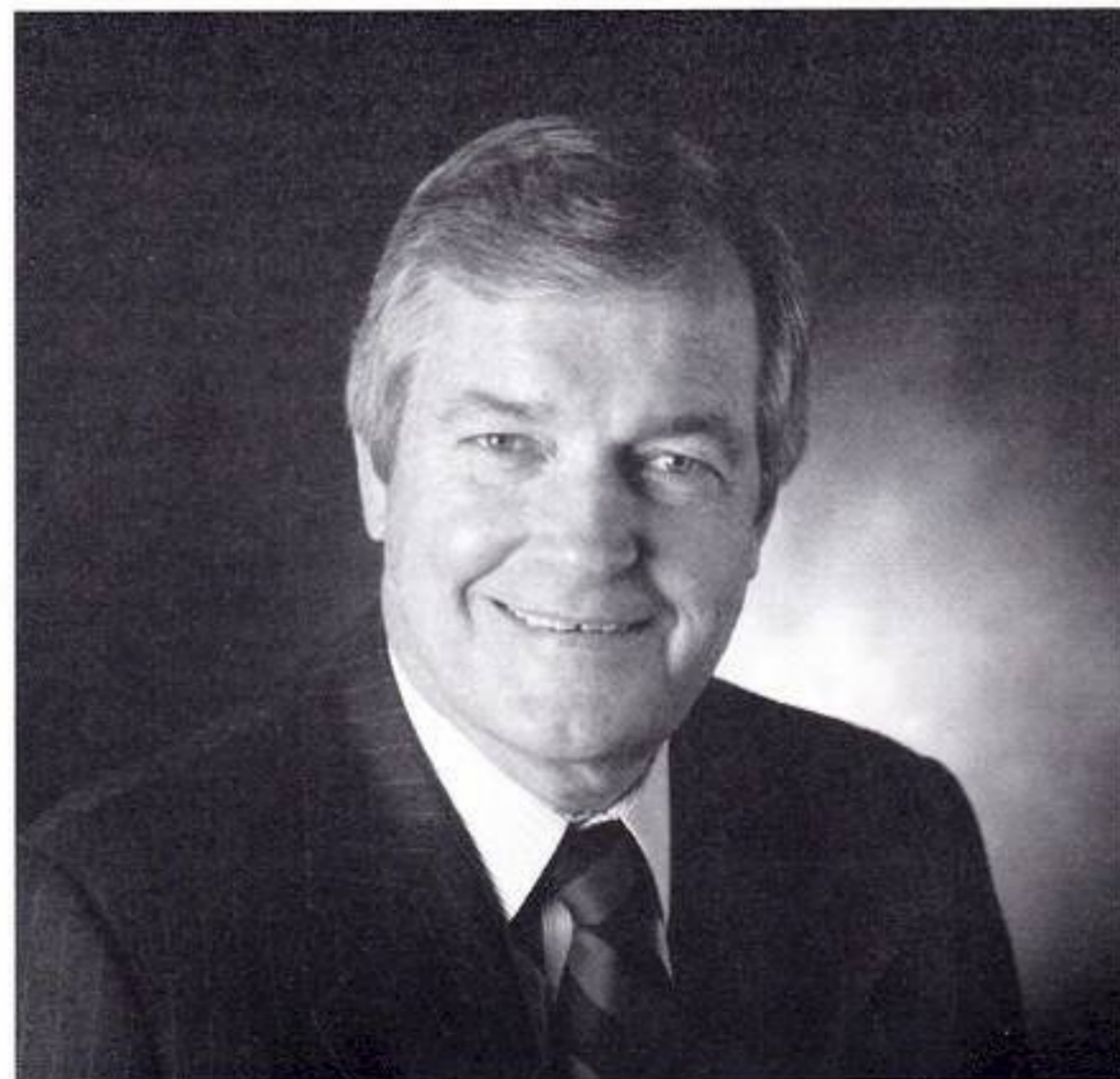
Le chantier maritime Saint John Shipbuilding Limited (SJS�), principal entrepreneur du projet de la frégate canadienne de patrouille, construit des navires marchands et militaires à Saint John (Nouveau-Brunswick) depuis plus de 70 ans. Même si l'entreprise avait déjà une réputation de compétence dans le domaine naval, la conception et la construction des frégates de la classe Halifax lui ont permis d'atteindre de nouveaux sommets d'excellence au fur et à mesure des livraisons.

Nous assistons aujourd'hui à la mise en service officielle de la nouvelle frégate CHARLOTTETOWN au sein de la Marine canadienne, et le chantier naval SJS� est fier d'en avoir été le constructeur.

Toute l'expérience acquise au cours de ce projet a grandement bénéficié à la réalisation de cette dixième frégate au chantier naval SJS�. Le constructeur est fier de souligner que la construction a été terminée dans les délais les plus courts pour une frégate jusqu'ici. Qui plus est, la frégate, constituée de neuf blocs d'environ 400 tonnes chacun, a réussi haut la main tous les essais et dépasse même toutes les normes de qualité précédentes.

Construit à Saint John, le NCSM CHARLOTTETOWN se classe parmi les bâtiments de guerre de surface les plus perfectionnés et puissants au monde. Il fait appel à une technologie très avancée qui incorpore les plus récentes méthodes de contrôle de précision de l'industrie ainsi que des techniques de conception et de fabrication assistées par ordinateur.

Le CHARLOTTETOWN est le fruit des efforts de milliers de personnes. Cette frégate constitue la plus grande réalisation de l'équipe de la FCP, dirigée par la Marine. C'est avec fierté et enthousiasme que près de 3 000 travailleurs du Nouveau-Brunswick, qui ont suivi de près la construction de ce bâtiment depuis sa première tôle, remettent maintenant publiquement la pleine responsabilité du NCSM CHARLOTTETOWN à son équipage et à la Marine canadienne.



W.E. Haggett
President





Letter from the Mayor of Charlottetown

The commissioning of Her Majesty's Canadian Ship CHARLOTTETOWN, in her namesake port is an important occasion for all of Charlottetown's citizens. For the third time, a Canadian naval vessel will carry the name of the capital city of Canada's smallest province.

Residents of the City of Charlottetown are justifiably proud of the new HMCS CHARLOTTETOWN and are bestowing the greatest honour our community has to offer. We trust that all who sail in her will represent the name with pride and honour while carrying on the traditions and rich history of her predecessors. As Mayor, I too look forward, with great anticipation, to the future accomplishments of this magnificent vessel.

On behalf of the citizens of Charlottetown, I hereby bestow upon HMCS CHARLOTTETOWN all the freedoms and privileges of our city and offer best wishes for a successful and rewarding commissioning.

His Worship Ian MacDonald
Mayor of Charlottetown

Le maire de Charlottetown
L'Honorable Ian MacDonald

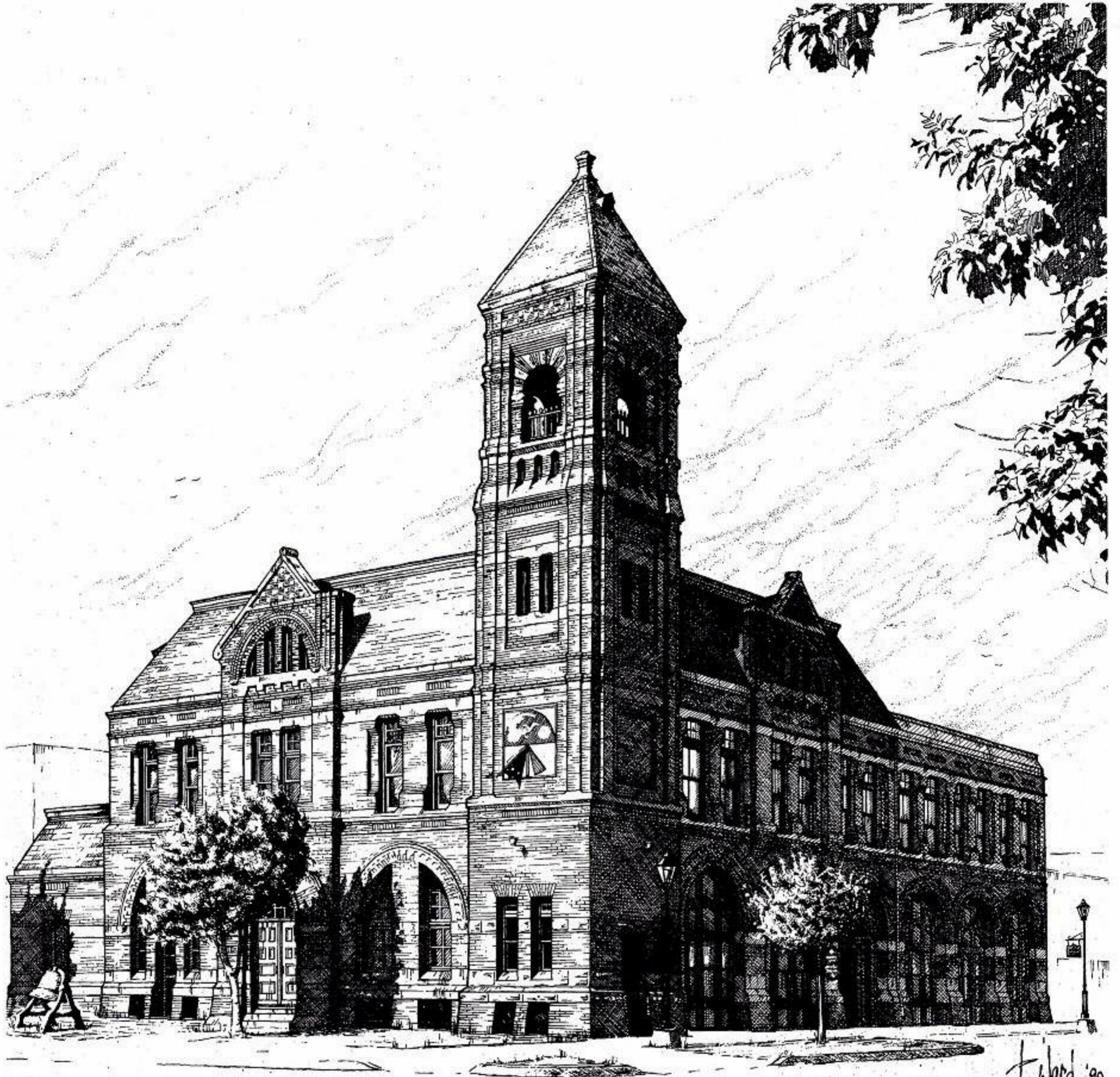
Lettre du maire de Charlottetown

La mise en service du NCSM CHARLOTTETOWN dans la ville du même nom constitue un événement important pour tous nos citoyens. Pour la troisième fois de notre histoire, un navire canadien portera le nom de la capitale de la plus petite province du Canada.

Les habitants de Charlottetown sont fiers du nouveau NCSM CHARLOTTETOWN, et à juste titre. Ce nom lui confère le plus grand honneur que notre ville peut lui offrir. Nous sommes persuadés que tous ceux qui navigueront à son bord feront notre fierté et notre honneur et qu'ils perpétueront les traditions et la riche histoire de ses prédécesseurs. En ma qualité de maire, je me réjouis moi aussi en songeant aux futures réalisations de ce magnifique navire.

Au nom de mes concitoyens, je confère au NCSM CHARLOTTETOWN toutes les libertés et tous les privilèges de notre ville, et j'offre à son équipage mes meilleurs vœux de succès.





CITY HALL - CHARLOTTETOWN, P.E.I.



The Ships Badge

Description:

Stylized representation of Queen's Square in Charlottetown with coronation crown in the centre and four other squares surrounding.

Significance:

When Captain Samuel Holland, RN, surveyed and laid out the city of Charlottetown, he designed one major central square (Queen's) surrounded by four minor squares. Within Queen's Square are located Province House, where the initial confederation meetings were held, the Court House, and Confederation Centre. The other four squares are open grassy areas one city block in size.

At the heart of the ship's badge is a stylized representation of Queen's square. The coronation crown of Queen Charlotte Sophia, wife of George III, is superimposed upon the central square. This charge both honours the city's namesake, and recognizes its importance as the provincial capital. It also underlines the status of the community as a "Royal City" as both the seat of government and the residence of the Queen's representative, the Lieutenant Governor.

Battle Honours:

Atlantic 1942

Gulf of St. Lawrence, 1942, 1944.

Lineage:

First of name: Corvette K244, commissioned on 13 December 1941, and sunk by enemy action on 11 September 1942.

Second of name: Frigate K244, commissioned on 28 April 1944, paid off on 25 March 1947.

Motto: "All Challenges Squarely Met"

Ships Colours: Silver and Green

Insigne du navire

Description:

Représentation stylisée de Queen's Square à Charlottetown avec couronne de couronnement au centre et quatre autres carrés encerclants.

Signification:

Quand le capitaine Samuel Holland de la Marine royale arpenta et dessina la ville de Charlottetown, il concevait un carré central majeur (Queen's Square) entouré de quatre carrés mineurs. À l'intérieur de Queen's Square se trouvent le parlement provincial, où se tinrent les premières réunions confédératives, le palais de justice et le centre de la confédération. Les quatre autres carrés sont des espaces verts de la taille d'un pâté de maisons.

Au coeur de l'insigne du navire se trouve une représentation stylisée de Queen's Square. La couronne de couronnement de la reine Charlotte Sophia, femme du roi Georges III, est superposée sur le carré central. Cette charge à la fois honore l'homonyme de la ville et reconnaît son importance comme capitale provinciale. Elle souligne le statut de "ville royale" de cette communauté en tant que siège du gouvernement et de résidence du représentant de la reine, le lieutenant-gouverneur.

Honneurs de guerre:

Atlantique 1942

Golfe du Saint-Laurent, 1942, 1944.

Lignée:

Premier navire du nom: La corvette K244, mise en service le 13 décembre 1941 et coulée à la suite d'une attaque ennemie le 11 septembre 1942.

Deuxième navire du nom: La frégate K-244, mise en service le 28 avril 1944 et retirée du service le 25 mars 1947.

Devise: "Affronter les défis résolument"

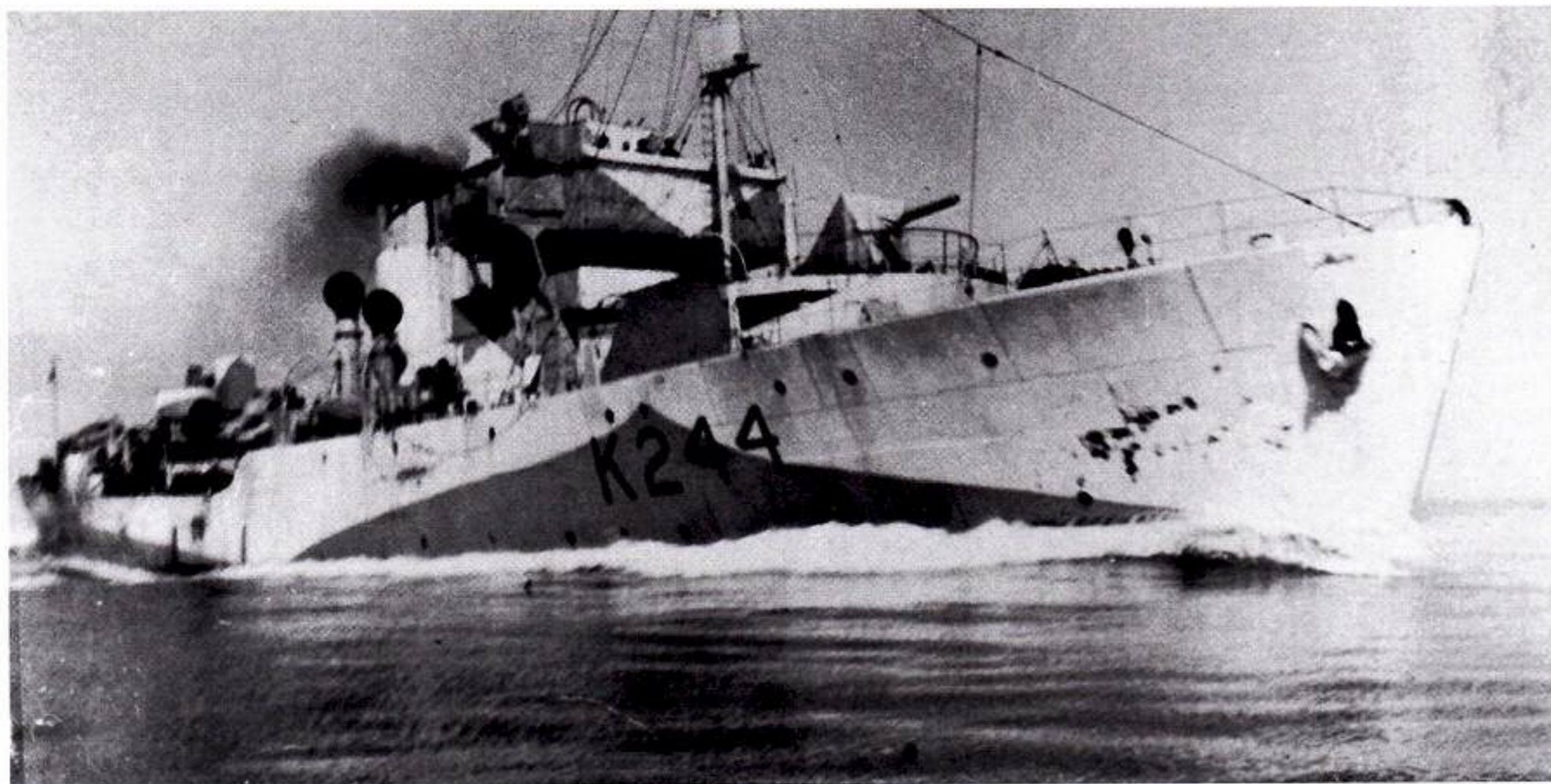
Couleurs du navire: Argent et vert











HMCS CHARLOTTETOWN, First of Name

The career of HMCS CHARLOTTETOWN, first of name, covered a brief ten months. A revised Flower class Corvette, her keel was laid in the yards of the Kingston Shipbuilding Company Limited at Kingston, Ontario 7 June 1941.

Launched on 10 September 1941, she measured 208 feet overall, displaced 1015 tons when fully loaded and had a maximum speed of 16 knots. On 3 December, before she could be commissioned, she steamed hurriedly out of the harbour at Kingston to avoid freeze up. It was not until she reached Quebec City that her ship's company, sent up from Halifax, boarded her. On 13 December she commissioned into the Royal Canadian Navy, with Lieutenant Willard Bonner RCNR in command.

Owing to repairs and trials, the ship was not fully operational until the beginning of March 1942, when she commenced her duties as a member of the Western Local Escort Force. On 13 March she sailed in company with HMC Corvette CALGARY to New London, Connecticut, as escort for the British submarine SERVERN. At New London the corvettes picked up two other British submarines and escorted them to Halifax to help train RCN crews in anti-submarine warfare.

During the succeeding months CHARLOTTETOWN continued to act as a local escort, delivering ships to or receiving them from mid-ocean escorts. On one occasion she sighted and attacked a U-Boat. In the early morning of 25 April 1942, while she was accompanying a convoy off Cape la Have, she contacted the enemy prowler and closed to within 1000 yards when it suddenly appeared fully surfaced in the light of the moon. She attacked with a ten depth charge pattern followed by nine more charges. The detonating charges jammed the steering mechanism of the ship, knocked out the power and put the ASDIC equipment out of order. By the time the defects were corrected, the contact was lost. Still, it was agreed that CHARLOTTETOWN's prompt action had saved the convoy from attack.

NCSM CHARLOTTETOWN, premier du nom

La carrière du premier NCSM CHARLOTTETOWN a été de courte durée, à peine dix mois. Il s'agissait d'une corvette modifiée de la classe Flower, mise sur cale aux chantiers de la Kingston Shipbuilding Company Limited, à Kingston (Ontario), le 7 juin 1941.

Lancé le 10 septembre 1941, le bâtiment mesure 208 pieds hors tout, a un déplacement de 1015 tonnes à pleine charge et peut atteindre une vitesse maximale de 16 noeuds. Le 3 décembre, peu avant sa mise en service, il doit sortir à la hâte du port de Kingston par crainte de rester pris dans les glaces. Son équipage, parti de Halifax, ne peut s'embarquer qu'à Québec. Le 13 décembre, on procède à sa mise en service au sein de la Marine royale du Canada. Le lieutenant Willard Bonner, RMRC, en est le commandant.

En raison des réparations et des essais qu'il doit subir, le navire ne devient pleinement opérationnel qu'au début de mars 1942, alors qu'il est affecté à la Force d'escorte locale de l'Ouest. Le 13 mars, on lui confie la mission d'escorter, avec la corvette canadienne CALGARY, le sous-marin britannique SERVERN à New London, au Connecticut. De New London, les deux corvettes escortent deux autres sous-marins britanniques jusqu'à Halifax en vue de l'entraînement des équipages de la MRC à la guerre anti-sous-marine.

Pendant les mois qui suivent, le CHARLOTTETOWN continue à escorter des navires à l'aller et au retour jusqu'au milieu de l'océan. À une occasion, il repère un sous-marin allemand et l'attaque. Nous sommes aux premières heures du 25 avril 1942, alors qu'il escorte un convoi au large de Cap La Have. L'équipage repère le sous-marin ennemi et s'en approche à 1000 verges lorsque soudainement, à la clarté de la lune, il fait surface. Le navire attaque alors en lançant dix grenade sous-marine, suivi des neuf autres. Les charges explosives endommagent le mécanisme de direction du navire, ses circuits électriques et son matériel ASDIC. Le temps de réparer les dommages, l'ennemi a disparu. Cependant, grâce à l'intervention rapide du CHARLOTTETOWN, le convoi a été épargné.

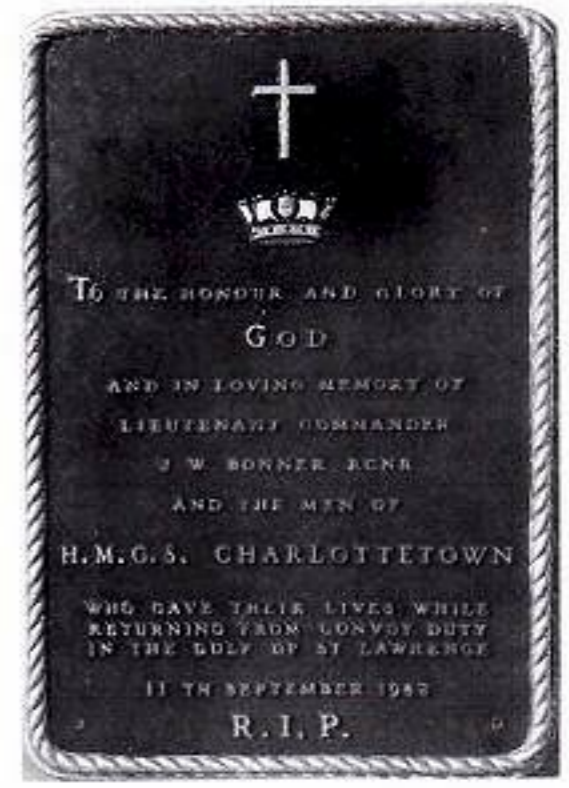




CORVETTE LOST WITH 9 MEN

Red Tank Attack Drives Hun Back To Edge Of Stalingrad

RESCUE AT SEA—CHARLOTTETOWN MEN APPROACH SISTER SHIP



On 12 July, 1942 CHARLOTTETOWN learned that she had been transferred to the Gulf Escort Force to operate in the St. Lawrence. During the summer CHARLOTTETOWN escorted eleven convoys up or down the river, from Sydney to Quebec and back. The last was SQ-35 which she saw safely delivered. At 0755 11 September 1942, CHARLOTTETOWN was proceeding in company with the Bangor class minesweeper HMCS CLAYOQUOT from Isle Rouge in the St. Lawrence toward Gaspé in the Gulf.

CHARLOTTETOWN was six miles off shore at the time. At 0803, the ship lifted violently to the explosion of a torpedo. It had been fired from starboard and had struck the ship on the starboard quarter. A second torpedo quickly followed. It ripped through the ship's starboard side between the end of the engine room and No. 2 boiler room. It was a fatal blow for the ship: she settled rapidly by the stern. An immediate starboard list made it impossible to get the port boat away. The starboard dinghy, however, was launched, as were all but one of the floats. In less than four minutes after the first explosion, CHARLOTTETOWN sank stern first.

It is believed that all but three of the ship's company of sixty-four got away from the ship, but the explosions of her depth charges took further lives and severely injured others. One of those killed by the force of the depth-charge explosions was the Commanding Officer, Lieutenant Commander Bonner.

The U-Boat responsible for CHARLOTTETOWN's loss was U-517, commanded by Kapitanleutnant Paul Hartwig. CLAYOQUOT attempted to avenge her comrade, but after three hours of following various contacts and delivering several attacks on them, had to accept the fact that the enemy U-Boat had escaped. She then turned to the survivors - fifty-eight in all, thirteen of them badly injured - and took them on board. One Seaman died in the ship and others expired later in hospital. The final list showed nine fatal casualties and fifty-five survivors.

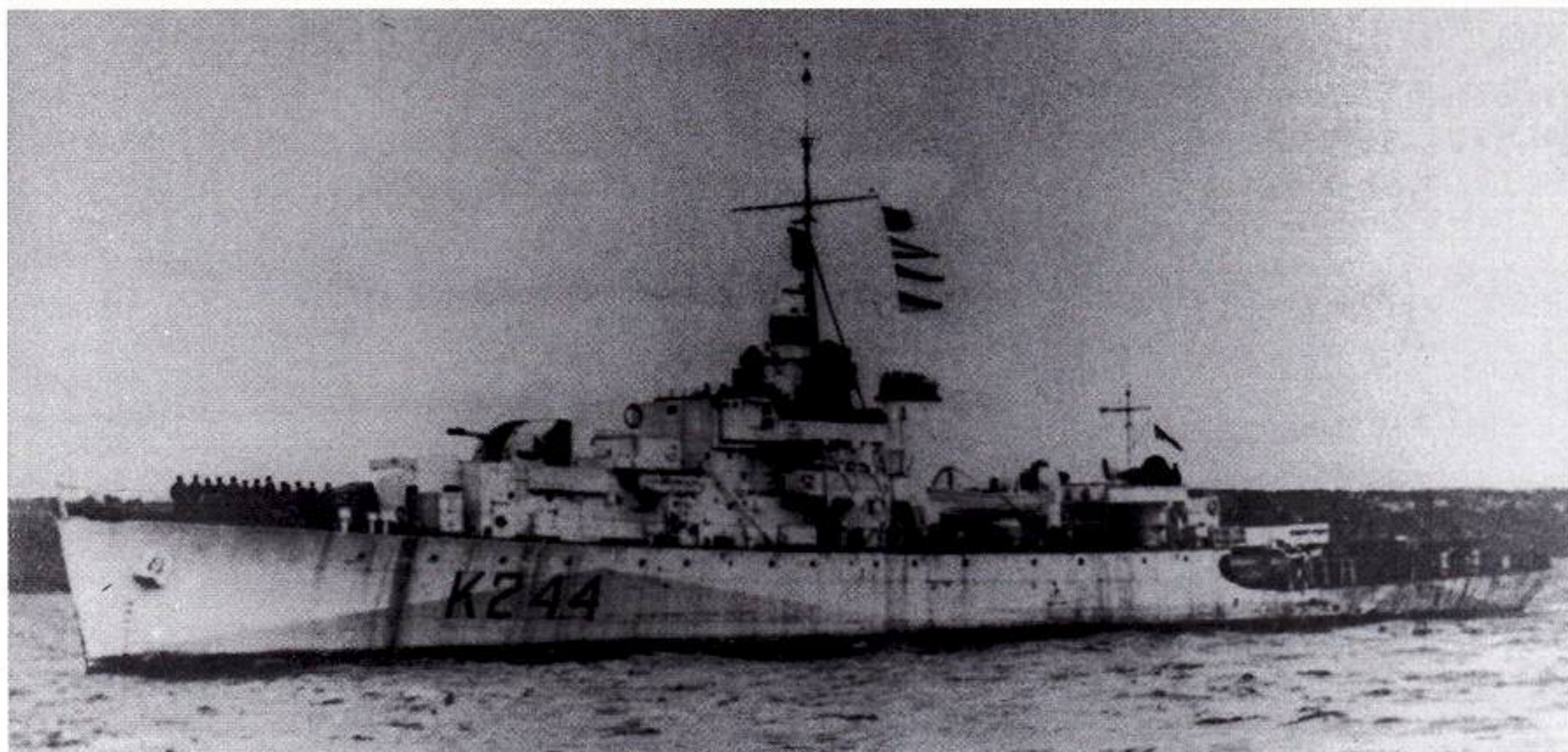
Le 12 juillet 1942, le CHARLOTTETOWN apprend qu'il est transféré à la Force d'escorte du golfe et naviguera dans le Saint-Laurent. Pendant l'été, le CHARLOTTETOWN escorte onze convois sur le fleuve, de Sydney à Québec et de Québec à Sydney. Le dernier convoi qu'il escorte en sécurité est le SQ-35. À 7 h 55, le 11 septembre 1942, le CHARLOTTETOWN navigue avec un dragueur de mines de la classe Bangor, le NCSM CLAYOQUOT; il vient de quitter l'île Rouge dans le Saint-Laurent et se rend à Gaspé, dans le golfe.

Le CHARLOTTETOWN se trouve alors à six milles des côtes. À 8 h 03, le navire est violemment secoué par l'explosion d'une torpille lancée de tribord qui a frappé la hanche tribord. Une deuxième torpille suit de près. Elle déchire le flanc tribord du navire, entre l'extrémité de la salle des moteurs et la salle des chaudières n° 2. C'est un coup fatal pour le navire. Il s'enfonce rapidement par l'arrière. Il gîte à tribord et on ne peut mettre à l'eau l'embarcation bâbord. Cependant, on réussit à lancer le pneumatique tribord ainsi que tous les flotteurs, sauf un. Moins de quatre minutes après la première explosion, le NCSM CHARLOTTETOWN coule par l'arrière.

On croit que soixante-et-un des soixante-quatre membres d'équipage ont réussi à quitter le navire, mais d'autres ont été tués ou grièvement blessés par l'explosion de ses propres charges explosives. Le commandant, le capitaine de corvette Bonner, est un de ceux éteints par ces grenades.

C'est le sous-marin allemand U-517, commandé par le Kapitanleutnant Paul Hartwig, qui a coulé le CHARLOTTETOWN. Le CLAYOQUOT tente de le venger, mais après trois heures de combat et d'attaques, il doit se rendre à l'évidence : l'ennemi a pris la fuite. Le CLAYOQUOT retourne porter secours aux survivants, cinquante-huit au total, dont treize gravement blessés, et les accueille à son bord. Un matelot meurt à bord du navire, d'autres à l'hôpital. Le bilan final de cette tragédie fait état de cinquante-cinq survivants et de neuf morts.





HMCS CHARLOTTETOWN, Second of Name

The 'River' Class frigate, HMCS CHARLOTTETOWN, second of name, was laid down in the yards of George T. Davie and Sons of Lauzon, Quebec in 1943 and launched on 16 September. After the launching, the frigate was towed across the river to a fitting out yard for frigates set up by in Quebec City by the Anglo-Canadian and Pulp and Paper Company Limited. In this yard she was commissioned on 23 April 1944.

CHARLOTTETOWN II displaced 1445 tons and measured 302 feet by 36 feet while drawing 14 feet aft at full load. Though much larger, she was intended to replace the corvette which had first borne the name. This was shown by the fact that she inherited the pendant number of the corvette (K-244) as well as the name; the only case known in which a pendant number passed from one ship to her successor.

It was not until 7 August that she sailed on her first operational voyage, an anti-submarine patrol in company with ships of Escort Group 16, Senior Officer in HMC Frigate SPRINGHILL. CHARLOTTETOWN II had been allocated to this support and striking group, whose duties consisted of patrolling in waters used by U-Boats and reinforcing, when required, the escorts of convoys passing through its patrolling areas. If it made contact at such a time, it was free to leave the convoy to the close escort and hunt the enemy submarine to exhaustion.

With the resumption of the submarine invasion of the Gulf of St. Lawrence in 1944, CHARLOTTETOWN was patrolling not far from the location of her predecessor's sinking. The group was escorting the gulf section of a convoy from Britain when five miles off Pointe des Monts an acoustic homing torpedo blew the stern and the screws off one of their number, HMC Frigate MAGOG. The ship was towed to Quebec, but had to be paid off.

NCSM CHARLOTTETOWN, deuxième du nom

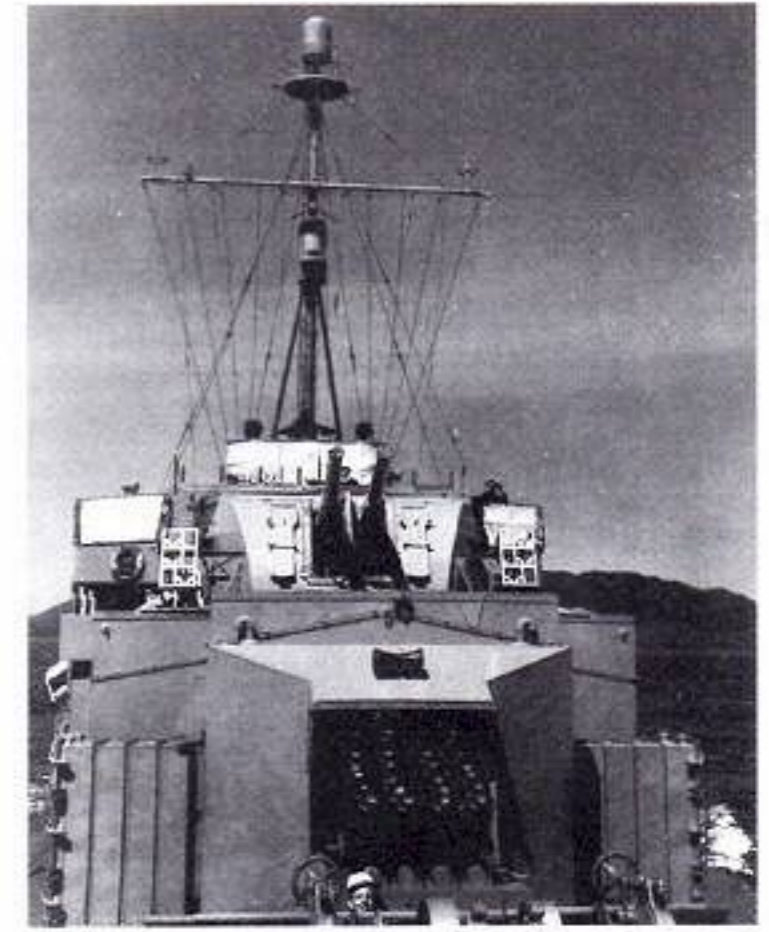
Le deuxième navire à porter le nom de NCSM CHARLOTTETOWN, une frégate de la classe River, est mis sur cale au chantier maritime George T. Davie and Sons de Lauzon, à Québec, en 1943, et lancé le 16 septembre. Après son lancement, la frégate est remorquée sur le fleuve jusqu'à un chantier d'armement pour frégates mis sur pied à Québec par la société Anglo-Canadian and Pulp and Paper Company Limited. Il est mis en service le 23 avril 1944 à ce même chantier.

Le CHARLOTTETOWN II a un déplacement de 1445 tonnes, mesure 302 pieds sur 36 pieds et a un tirant d'eau de 14 pieds à l'arrière (pleine charge). Bien que beaucoup plus gros, il doit remplacer la corvette qui a porté le même nom. Il hérite donc du numéro de la corvette (K-244) ainsi que de son nom; c'est la seule fois qu'on attribue le numéro de flamme d'un navire à son successeur.

Ce n'est que le 7 août qu'il entreprend sa première mission opérationnelle, une patrouille anti-sous-marine en compagnie d'autres navires du Groupe d'escorte 16, dont l'officier supérieur prend place à bord de la frégate canadienne SPRINGHILL. Le CHARLOTTETOWN II est affecté à ce groupe de soutien et d'attaque; sa mission est de patrouiller les eaux empruntées par les sous-marins allemands et, au besoin, de prêter main-forte aux escortes de convois qui y naviguent. S'il repère un ennemi, il est libre d'abandonner le convoi à son escorte et de poursuivre sans relâche l'ennemi.

Avec la reprise des invasions sous-marines dans le golfe du Saint-Laurent en 1944, le CHARLOTTETOWN est chargé de patrouiller non loin du secteur où son prédécesseur a sombré. Le groupe accompagne dans le golfe un convoi en provenance de Grande-Bretagne, lorsque, à cinq milles au large de Pointe des Monts, une torpille acoustique autoguidée explose et détruit l'arrière et les hélices de la frégate canadienne MAGOG. Le navire est remorqué à Québec mais on doit le retirer du service.





In March 1945 Escort Group 16 moved to British waters. In Londonderry, Northern Ireland, all ships' companies were given training in the latest anti-submarine tactics. On 3 April the Group was assigned to Force 36 which was engaged in extensive patrolling of the Irish Sea. On the 16th of that month, CHARLOTTETOWN II and two other frigates were assigned to the NORE Command based in the Thames, but in May rejoined the Escort Group to escort convoys plying between Britain and the Mediterranean.

On 8 May 1945 the German U-Boat Command broadcast orders for all submarines to surrender. But the convoys sailed as previously arranged because there could be no certainty that all boats had received the signal. As late as June 1945 the ships of EG-26 accompanied a convoy from Gibraltar to Britain.

In 1946 CHARLOTTETOWN left the Atlantic forever. On 3 March she sailed from Halifax and arrived in Esquimalt, BC on 29 March. Working out of the West Coast port during the summer, she carried out the first training cruise for men of the University Naval Training Divisions and she paid a visit to Alaska.

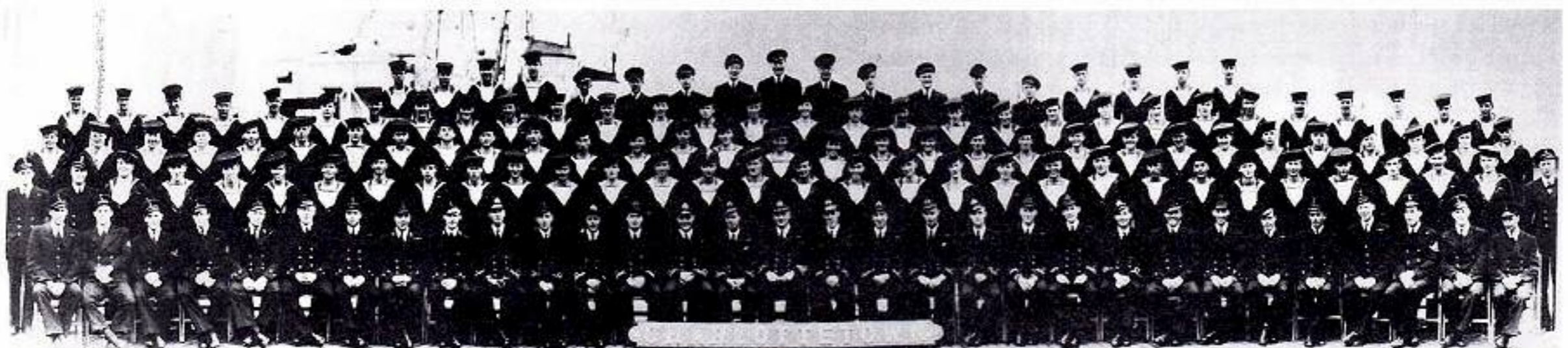
In 1947 CHARLOTTETOWN II fell victim to the progressive budget cuts that follow a war. Declared surplus to requirements, she was paid off 25 March. Later she was turned over to War Assets Corporation, and sold for scrap. The hull was stripped of salvageable material and sunk at Oyster Bay, B.C. to become part of a breakwater. To such ignoble ends come the best of ships.

En mars 1945, le Groupe d'escorte 16 se rend dans les eaux britanniques. À Londonderry, en Irlande du Nord, tous les membres d'équipage des navires suivent un cours d'entraînement aux plus récentes tactiques anti-sous-marines. Le 3 avril, le Groupe est assigné à la 36^e Force, qui participe à une vaste patrouille dans la mer d'Irlande. Le 16 du même mois, le CHARLOTTETOWN II et deux autres frégates sont affectés au commandement NORE basé sur la Tamise, mais en mai il rejoint le Groupe d'escorte pour accompagner les convois naviguant entre la Grande-Bretagne et la Méditerranée.

Le 8 mai 1945, le commandement allemand donne l'ordre à tous ses sous-marins de se rendre. Cependant, les convois sont toujours escortés de crainte que les sous-marins n'aient pas tous reçu le message. C'est ainsi que même en juin 1945, les navires du Groupe d'escorte 26 accompagnent un convoi depuis Gibraltar jusqu'à la Grande-Bretagne.

En 1946, le CHARLOTTETOWN quitte l'Atlantique pour de bon. Il appareille à Halifax le 3 mars et accoste à Esquimalt (Colombie-Britannique) le 29 mars, qui devient son port d'attache pendant l'été, d'où il effectue la première croisière d'entraînement pour les membres de la Division universitaire d'entraînement naval et se rend en Alaska.

En 1947, le CHARLOTTETOWN II est victime des réductions budgétaires progressives qui suivent la guerre. Déclaré excédentaire, il est désarmé le 25 mars, est ensuite remis à la corporation des biens de guerre puis vendu. On récupère tout le matériel utilisable puis on le fait couler à Oyster Bay, (Colombie-Britannique), où il sert dorénavant de brise-lames, fin bien ignoble pour un aussi fier bâtiment.





HMCS CHARLOTTETOWN

HMCS CHARLOTTETOWN III is the tenth of twelve Canadian Patrol Frigates (CPF) to be delivered to the Canadian Navy. Boasting a complex command and control system (CCS) combined with an impressive array of modern weaponry and sensors, CHARLOTTETOWN is considered to be one of the most advanced general purpose frigates in the world.

HMCS CHARLOTTETOWN began to take form in December 1993 as her keel was officially laid at Saint John Shipbuilding Limited, New Brunswick. During the next year over 33,000 square metres of steel plate and 79.5 kilometres of T-bar and stiffeners were combined to form the 9 "Mega-Modules" which comprise CHARLOTTETOWN. On 1 October 1994 under the watchful eye of her sponsor the Honourable Catherine Callbeck, Premier of PEI, CHARLOTTETOWN was launched and officially named for the capital city of the Province of Prince Edward Island. Work continued on CHARLOTTETOWN; in March 1995, she sailed for the first time to commence pre-acceptance sea trials.

The commissioning crew of HMCS CHARLOTTETOWN was assembled in the autumn of 1994 and completed preparations for the Navy's acceptance of the ship in April 1995. The ship has undergone an intensive trials and maintenance period prior to sailing for Prince Edward Island to receive her commission.

NCSM CHARLOTTETOWN

Le troisième NCSM CHARLOTTETOWN est le dixième des douze navires de la classe Halifax. Doté d'un très complexe système de contrôle et de commandement, allié à une gamme impressionnante d'armements modernes, le CHARLOTTETOWN se classe parmi les frégates les plus avancées au monde.

Le NCSM CHARLOTTETOWN commença à prendre forme au mois de décembre 1993, lors de sa mise en cale à Saint John Shipbuilding au Nouveau-Brunswick. Pendant l'année qui suit, plus de 33 000 mètres carrés de tôle d'acier et 79,5 kilomètres de renforts sont travaillés pour construire les neuf "méga modules" qui constitueront le corps la frégate. Le 1^{er} octobre 1994, l'honorable Catherine Callbeck, l'honorable Catherine Callbeck, premier ministre de l'Île-du-Prince-Édouard et marraine du navire, assista aux cérémonies de lancement et de baptême du CHARLOTTETOWN. Désormais portant le nom de la capitale de la plus petite province du Canada, le travail continua à bord jusqu'au mois de mars 1995, quand le navire prit la mer pour la première fois lors des essais pré-acceptation.

Le premier équipage du NCSM CHARLOTTETOWN fut assemblé pendant l'automne de 1994 et compléta les préparations préalables à l'acceptation du navire par la Marine en avril 1995. Le CHARLOTTETOWN et son équipage ont subi une période intensive d'essais et d'entretien avant de se rendre à l'Île-du-Prince-Édouard pour la mise en service.



Main Propulsion System:

CHARLOTTETOWN can be powered by a Combined Diesel Or Gas (CODOG) propulsion system which consists of a twenty cylinder Pielstick diesel engine and two General Electric LM 2500 gas turbines. A CODOG configuration allows the ship to be powered simultaneously by any combination of either the diesel engine and gas turbines. Extensive use of acoustic and thermal enclosures around the main machineries and the diesel generators enable the machinery spaces to be much quieter and cooler than in older ships.

The cruise diesel engine provides impressive endurance and fuel economy while the two gas turbines power the ship up to a maximum speed in excess of 30 knots. Regardless of the engine configuration, both propellers are driven by their respective shaft through a de Shelde cross-connected gearbox.

Integrated Machinery Control System (IMCS):

The IMCS is a digital control system used to monitor and control the power plant in CHARLOTTETOWN. It permits the fingertip operation, from either the bridge, the Machinery Control Room (MCR), or within the engine rooms, of the ship's machinery through distributed processing along a triple redundant data bus connected to multiple control and monitoring consoles.

The IMCS brings state of the art technology to the Halifax Class frigates and as such provides the ship with increased survivability, flexibility, and ease of maintenance.

Damage Control:

CHARLOTTETOWN has an extensive digital damage control system operated from a main console in the damage control headquarters. Heat and smoke sensors are located throughout the ship and provide automatic and instantaneous detection of smoke or heat. Many compartments are fitted with different fire suppression systems which can be operated locally (manual) or remotely (automatic).

The ship can be sealed against nuclear, biological or chemical attack with provision for recirculation and purification of air through filtration units. In the event of an attack, a pre-wetting system can be activated to limit the amount of material contaminating the exterior of the ship.

Système de propulsion principal :

Le NCSM CHARLOTTETOWN est propulsé par un système combiné diesel ou gaz. Le système comprend un moteur diesel Pielstick de vingt cylindres et deux turbines à gaz General Electric LM 2500. Le système combiné diesel ou gaz permet l'opération simultanée de n'importe quelle combinaison du moteur diesel et des turbines. Des enceintes acoustiques et thermiques entourant les moteurs principaux et les génératrices permettent l'opération davantage tempérée de la salle des machines qu'à bord des navires plus anciens.

De plus, le moteur diesel de croisière assure une plus grande autonomie en réduisant la consommation de carburant, alors que les turbines à gaz permettent au navire d'atteindre une vitesse de pointe excédant trente noeuds. La transmission à engrenage de Shelde entraîne indépendamment les deux hélices à pas variable.

Système de contrôle intégré de la machinerie:

Le SCIM est un système de contrôle numérique utilisé pour la surveillance et le contrôle des systèmes de propulsion à bord du CHARLOTTETOWN. Ce système permet l'opération des machines de la passerelle, de la salle de contrôle ou des salles des machines principales, et ce, par l'entremise d'un réseau numérique triple connecté à différentes consoles d'opération ou de surveillance.

Ce système, à la fine pointe de la technologie, augmente la survivance, la flexibilité, ainsi que la facilité d'entretien de la machinerie.

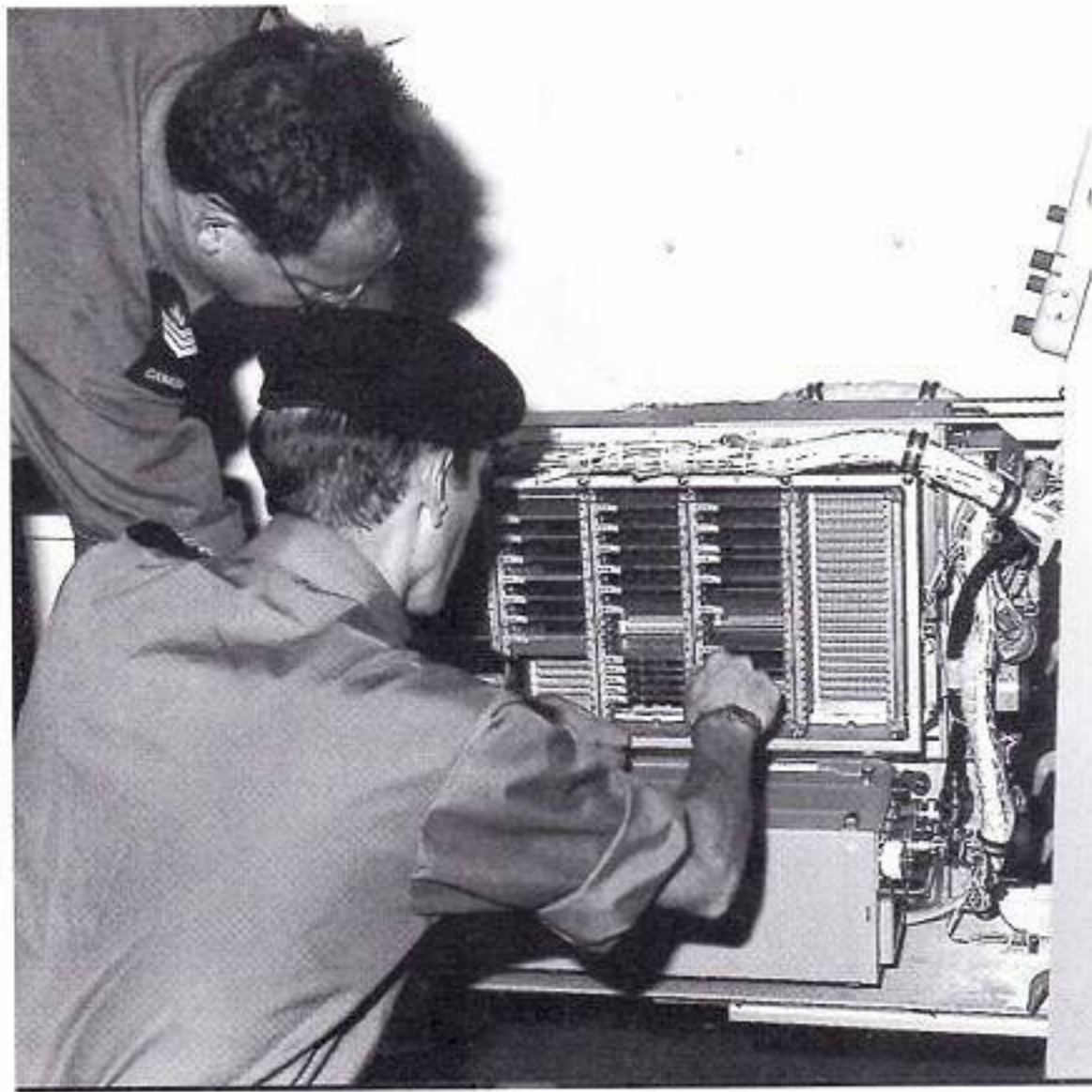


Contrôle des avaries:

Le NCSM CHARLOTTETOWN est équipé d'un système de contrôle numérique des avaries. On peut opérer ce système de l'une ou l'autre des deux centrales de contrôle des avaries. Des détecteurs de chaleur et de fumée, installés à différents endroits dans le navire, détectent automatiquement toute fumée ou chaleur anormale. Plusieurs compartiments sont aussi équipés d'un système fixe de combat d'incendie. On peut l'opérer manuellement ou à distance de façon automatique.

Le navire possède la capacité de se protéger des attaques nucléaires, biologiques ou chimiques. En effet, il est possible de pressuriser l'intérieur du navire afin d'éviter toute infiltration de produits toxiques. Durant ou avant une attaque, un système de pré-mouillage limitera la contamination du navire.





Système de commandement et de contrôle:

Le Système de combat du CHARLOTTETOWN est un système à la fine pointe de la technologie, incorporant les sous-systèmes de communications, les différents capteurs, et les armes. Le SCC utilise des ordinateurs sophistiqués pour analyser la multitude d'informations reçues par les différents capteurs afin d'identifier, de suivre et d'engager la cible avec un seul ou une combinaison de différents systèmes d'armements. On peut accomplir cette tâche en plusieurs modes d'opération, de manuel à complètement automatique.

Système de communications:

L'efficacité et l'utilité d'un navire militaire en mer dépendent beaucoup de sa capacité de partager et propager de l'information à d'autres navires et différentes organisations à travers le monde. Toutes les communications internes et externes du navire sont contrôlées par le Système Intégré de Communication Interne du Navire (SHINCOM). SHINCOM le système permet l'utilisation simultanée de plusieurs fréquences radio pour les communications vocales et la réception et l'envoi de messages; le tout codé ou non. De nombreux postes téléphoniques numériques à travers le navire permettent l'accès facile à ce système et procurent ainsi les capacités nécessaires aux appels conférences et publics.

Command and Control System (CCS):

CHARLOTTETOWN's combat system incorporates state-of-the-art technology in communications, sensors, and weapons. The CCS integrates the various detection systems, weapons platforms and communication systems with sophisticated multi-purpose computers to detect, identify, track and engage hostile surface, sub-surface and airborne threats.

The maximum efficiency and flexibility of the CCS is constantly monitored and evaluated by combining multiple-redundant systems with various modes of operations from manual to fully automatic.

Communications System:

The efficiency and usefulness of a warship at sea is measured by her ability to share and disseminate information with ships and other agencies worldwide. All communications within the ship and external voice communications are controlled through a SHipboard INtegrated COMMUNICATIONS System (SHINCOM). SHINCOM enables many simultaneous radio channels for voice and message traffic to be used on selected frequencies. Both voice and message traffic can be sent in secure or plain formats. Numerous microprocessor controlled telephone terminals throughout the ship provide easy access to these communications systems, as well as providing instantaneous conference networks, interoffice and public address communications.



Armement:

CHARLOTTETOWN's armament includes a very impressive collection of tactical and defensive weapons and sensors.

Underwater acoustic sensors such as the Towed Array Sonar System (CANTASS) and the AN/SQS-505 hull mounted sonar in combination with the MK-46 torpedo, which can be launched from the ship or the ship's helicopter, gives the ship a world class anti submarine warfare capability. The Acoustic Torpedo Decoy System (NIXIE) provides counter measure to decoy enemy acoustic homing torpedoes.

Equally impressive is CHARLOTTETOWN's Surface Ship Warfare (SSW) armament. The AN/SPS-49 and Sea Giraffe radars provide long range surface and air surveillance. When combined with the helo-borne radar and CANTASS detection, the ship's surface detection abilities extend well beyond the horizon. The primary SSW weapons are the long range Harpoon anti-ship missiles and the 57 mm automatic dual purpose gun.

CHARLOTTETOWN's Anti-Air Warfare (AAW) systems provide the best in proven air defenses available today. Targets can be detected by one or more sensors, including the Canadian Electronic Warfare System (CANEWS). The primary weapon against airborne threats is the semi-active guided Sea Sparrow Missile system. It homes in on targets illuminated by two Separate Tracking and Illumination fire Control Radars (STIR). The Reprogrammable Advanced Multi-Mode Shipboard electronic Counter Measure System (RAMSES and the Infra-red Decoy Launchers (SHIELD II) provide a soft kill capability by decoying enemy missiles. If a target was to penetrate CHARLOTTETOWN's guided Sea Sparrow missiles and gun defenses, the Vulcan Phalanx Close-in Weapon System (CIWS) would then be used in an automatic mode.

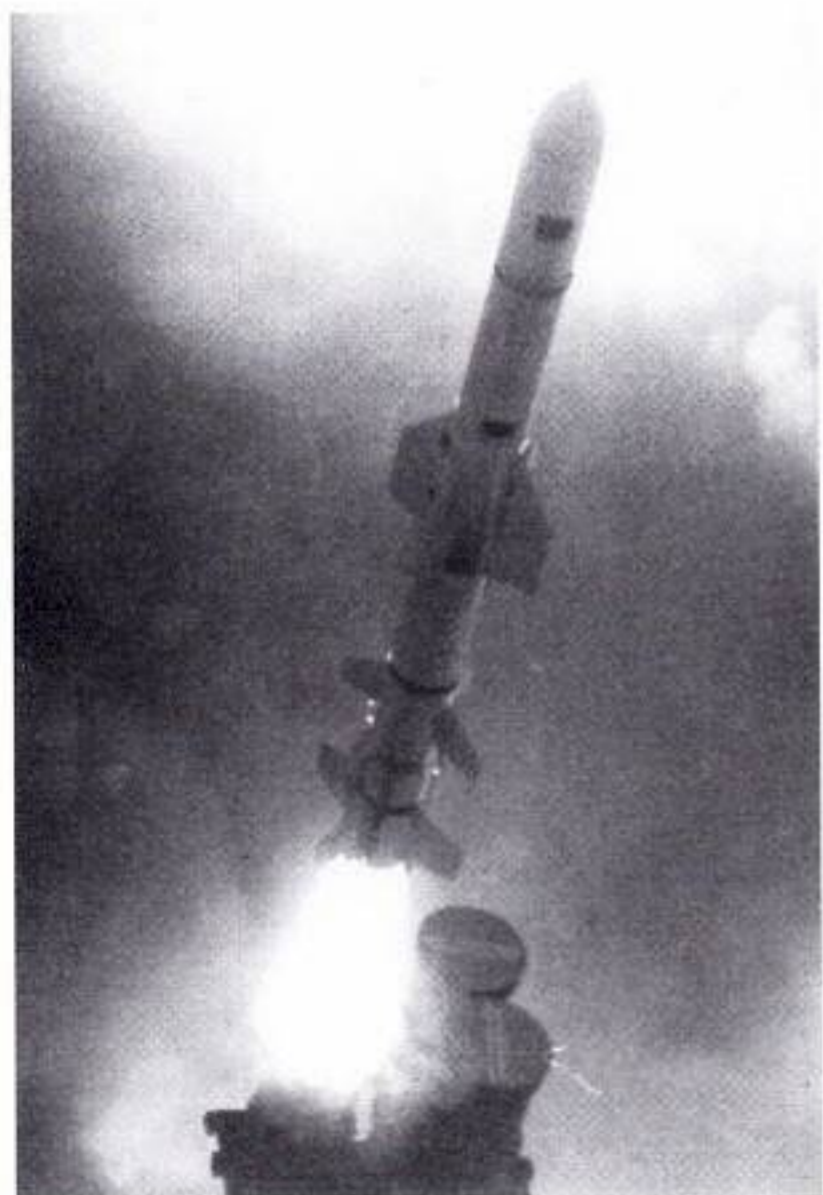
Armement:

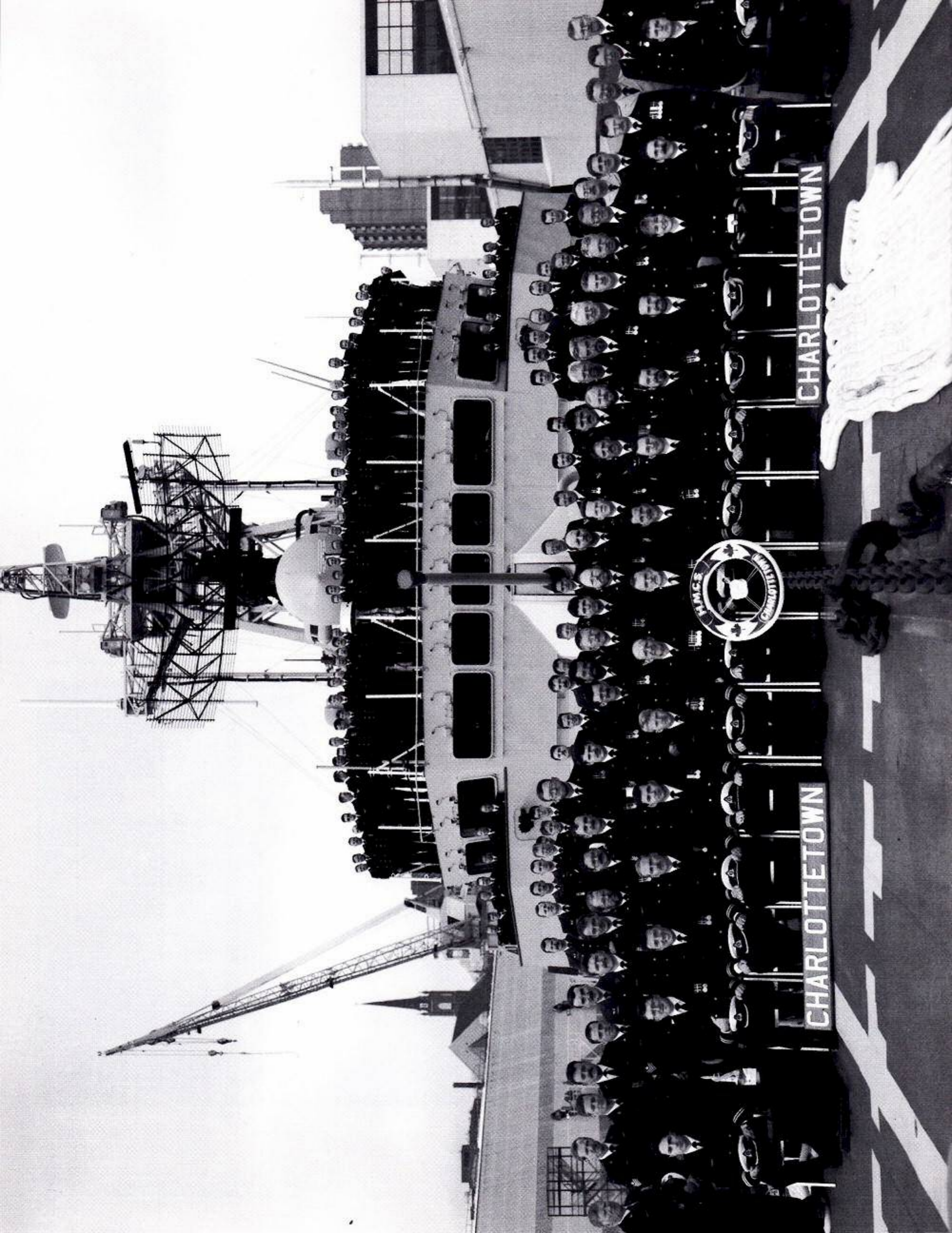
L'armement du Charlottetown inclut un ensemble impressionnant d'armes et de capteurs tactiques et défensifs.

La combinaison des capteurs acoustiques sous-marins, tels que le Système Sonar Canadien Remorqué (CANTASS), le sonar de coque AN/SQS-505 et des torpilles MK 46, qui peuvent être lancées du navire ou hélicoptées, procurent au navire une importante capacité de lutte anti sous-marine. Le système de leurres acoustiques (NIXIE) intensifie la protection du navire, en déjouant les torpilles acoustiques de l'ennemi.

La défense de surface du CHARLOTTETOWN est également impressionnante. Les radars AN/SPS-49 et Sea Giraffe permettent la surveillance de surface à longue portée. Associées au radar de l'hélicoptère et du système canadien de surveillance par réseaux remorqués (CANTASS), les capacités de détection de surface du navire dépassent l'horizon. Les principales armes de lutte de surface sont le missile anti-surface à longue portée Harpoon et le canon automatique polyvalent Bofors de 57mm.

Les systèmes de lutte antiaérienne du CHARLOTTETOWN fournissent les plus fiables défenses antiaériennes qu'il soit. Les cibles peuvent être repérées par un ou plusieurs détecteurs, dont le système canadien de guerre électronique maritime (CANEWS). Le principal système de lutte antiaérienne est le missile autoguidé semi-actif Sea Sparrow. Celui-ci est dirigé vers sa cible par deux radars de conduite de tir STIR. Grâce à des contre-mesures électroniques telles que le système RAMSES (système embarqué à mode multiple et reprogrammable) et le système de leurres déportées infrarouges et à paillettes SHIELD II, les missiles ennemis peuvent être neutralisés par déroutement. Si la cible s'évadait des missiles Sea Sparrow et du canon Bofors, il serait détruit par le système de défense rapprochée Vulcan Phalanx.





CHARLOTTETOWN



CHARLOTTETOWN

HMCS CHARLOTTETOWN

Commissioning Ships Company

Commander Murray A. Wylie, Commanding Officer

EXECUTIVE DEPARTMENT

Lieutenant-Commander BR Houle, Executive Officer • Chief Petty Officer First Class DG Ashley, Coxswain • Warrant Officer RF O'Callaghan, Chief Clerk • Warrant Officer Yeo, Senior Physician Assistant • Corporal GD Earle • Leading Seaman TD Standing

COMBAT DEPARTMENT

Lieutenant-Commander CD Deere, Combat Officer • Sub-Lieutenant TJ Haslett, Bridge Watchkeeper • Sub-Lieutenant GA Price, Bridge Watchkeeper • Sub-Lieutenant DD Rossi, Bridge Watchkeeper • Chief Petty Officer Second Class RJ Smart, Combat Chief

Navigation

Lieutenant BLY Chartrand, Navigating Officer
Warrant Officer GP MacEachern, Senior Meteorological Technician
Corporal GJ Soucy, Navigator's Yeoman

Naval Combat Information Operators

Petty Officer First Class RG Easton
Petty Officer Second Class TC Campbell
Petty Officer Second Class AN Barkhouse
Master Seaman SS Kyle
Master Seaman DB MacKinnon
Leading Seaman SM Adams
Leading Seaman CT Garrett
Leading Seaman JP Lariviere
Leading Seaman CP Thomas
Leading Seaman DT MacKintosh
Leading Seaman MP Meadows
Ordinary Seaman MA Muise
Ordinary Seaman JD Dion

Communications

Lieutenant KKG Langland, Communications Officer

Naval Signalmen

Petty Officer First Class JT Smith, Chief Yeoman of Signals
Petty Officer Second Class JBL Bourget
Master Seaman TD Ferguson
Leading Seaman RW Mohr
Leading Seaman KD Wilson
Leading Seaman JJ McKeown
Leading Seaman GB MacDonald
Ordinary Seaman MA Thomson

Naval Radio Operators

Petty Officer First Class JMT Cooper, Petty Officer Telegraphy
Petty Officer Second Class WE Reynolds
Master Seaman SD Wylie
Leading Seaman JAGD Asselin
Leading Seaman PH Mensch
Leading Seaman S Morris
Leading Seaman JD McNeil
Ordinary Seaman J Picard
Ordinary Seaman JCP Tremblay



WEAPONS

Lieutenant JD Steele, Deputy Combat Officer

Under Water Warfare

Lieutenant WJ Mercer, Under Water Weapons Officer

Naval Acoustic Operators

Petty Officer First Class DR Langille, Senior Naval Acoustic Operator
Petty Officer Second Class TE Harwood-Jones
Petty Officer Second Class BH Lewis
Master Seaman TA Craig
Master Seaman DA Drummond
Leading Seaman JG Gratton
Leading Seaman WA Law
Leading Seaman DH Osmond
Leading Seaman WD Reynolds
Able Seaman JG Fougere
Ordinary Seaman CM Fillion
Ordinary Seaman JJ Tremblay
Ordinary Seaman JG Droulet

Above Water Warfare

Lieutenant D Martins, Above Water Warfare Officer

Naval Electronic Sensor Operators

Petty Officer First Class B Holm-Laurson, Senior Naval Sensor Operator
Petty Officer Second Class GN Carmichael
Petty Officer Second Class WF Wile
Master Seaman MD Gildart
Master Seaman DJ Kelloway
Master Seaman SF MacKay
Leading Seaman PG Brunet
Leading Seaman DF Masters
Leading Seaman PB Dickie
Leading Seaman JF Gushue
Leading Seaman DJ Curlew
Leading Seaman JJ MacDonald
Ordinary Seaman R Rouleau

MARINE SYSTEMS ENGINEERING DEPARTMENT

Lieutenant-Commander TM Elderfield, Marine System Engineering Officer • Lieutenant JEM Boucher, Deputy Marine System Engineering Officer • Chief Petty Officer Second Class DJ Poole, Chief Engine Room Artificer

Marine Engineers

Petty Officer First Class DM Craig
Petty Officer First Class DD Labrasceur
Petty Officer First Class WE Smith
Petty Officer Second Class JE Chenier
Petty Officer Second Class MN Henry
Petty Officer Second Class JG Lachance
Petty Officer Second Class JR Lamothe
Petty Officer Second Class WJ Milne
Petty Officer Second Class BP Power
Master Seaman H Fischer
Master Seaman TA Lizotte
Master Seaman LJ MacArthur
Master Seaman SH McRiner
Master Seaman WJ Payne
Leading Seaman MJ Cardey
Leading Seaman RW Doane
Leading Seaman RJ MacPherson
Leading Seaman JF Martin
Leading Seaman RC Orr
Leading Seaman JC Roberts
Leading Seaman DL Ryman

Leading Seaman E Stoehr
Leading Seaman PR Warnell
Leading Seaman JF Dean
Leading Seaman R Morash
Ordinary Seaman JD Bingham
Ordinary Seaman DW Markle
Ordinary Seaman JB Menard
Ordinary Seaman PH Tyleman
Ordinary Seaman LA McCutcheon



Marine Electricians

Petty Officer First Class WP Richard, Chief Electrician
Petty Officer Second Class GB Thompson
Master Seaman MM Biggin
Master Seaman SM Strba
Leading Seaman DK Benischek
Leading Seaman JW Hurd
Leading Seaman DA Langille
Leading Seaman DW O'Brien
Leading Seaman BF Taylor
Leading Seaman RF Tomlin
Leading Seaman PE Casey

Hull Technicians

Petty Officer First Class KN Pretty, Chief Hull Technician
Petty Officer Second Class EC Crocker
Master Seaman JA Leblanc
Leading Seaman JE Collier
Leading Seaman TM Deazley
Leading Seaman AJ Legg
Leading Seaman GB Miller

Firefighters

Sergeant FF Jennings, Senior Firefighter
Master Corporal RA Albert
Corporal SD Foreman
Corporal RJ Lenders
Corporal JR Marchand
Corporal JB Prudhomme

COMBAT SYSTEMS ENGINEERING DEPARTMENT

Lieutenant-Commander PJ Hancox, Combat Systems Engineer • Lieutenant MW Walker, Deputy Combat Systems Engineering Officer • Chief Petty Officer Second Class MD Govang Combat Systems Chief • Petty Officer First Class WM Lea

Naval Electronic Technician (Tactical)

Petty Officer Second Class DS Cameron
Petty Officer Second Class WH Nickerson
Petty Officer Second Class GR Peever
Master Seaman JV Abando
Master Seaman JP Lenihan
Master Seaman PW Turnbull
Leading Seaman GH Hynes
Leading Seaman WC Rose

Naval Electronic Technician (Communication)

Petty Officer Second Class DF Oake
Master Seaman DL Fairfax
Master Seaman AR Hart
Leading Seaman JA Gieber

Naval Electronic Technician (Acoustics)

Petty Officer Second Class SE Mayo
Master Seaman JA Abbott
Leading Seaman JE McNeill
Leading Seaman DW BeVan

Naval Weapons Technicians

Petty Officer First Class PV Patterson
Petty Officer Second Class MJ Langlois
Petty Officer Second Class WB Vokey
Master Seaman RA Hasenack
Master Seaman BD Bennett
Leading Seaman NR Burton
Leading Seaman CT Dewaepenaere
Leading Seaman DR Hart
Leading Seaman CG Lewis
Ordinary Seaman RM Boychuk



SUPPLY DEPARTMENT

Lieutenant CS Corrigan, Supply Officer • Chief Petty Officer Second Class TV Duffy, Chief Storesman • Sergeant HE Mattson, Chief Financial Clerk • Corporal JG Giguere, Financial Clerk

Supply Technicians

Petty Officer First Class GB Ferguson, Senior Storesman
Petty Officer Second Class KE Miller
Master Corporal KE Ward
Leading Seaman KJ Collins
Leading Seaman PF Fisher
Corporal JB Godbout
Leading Seaman JW Lockie
Corporal JS White

Cooks

Petty Officer First Class GA Bass, Chief Cook
Sergeant GM Seward
Master Corporal GA Holt
Master Seaman SP Kavanagh

Corporal WK Crane
Corporal AC Francis
Corporal BF Munroe
Leading Seaman TL Pace

Stewards

Petty Officer First Class RH LaRue, Chief Steward
Petty Officer Second Class TD Smith, Canteen Manager
Master Corporal DY Coderre, Wardroom Buffer
Leading Seaman PD Desrochers
Leading Seaman DW Doucette
Corporal AF Fletcher
Corporal JH Hardy
Corporal KE Rost
Leading Seaman GW Youden

DECK DEPARTMENT

Lieutenant MJ Van den Bossche, Deck Officer • Petty Officer First Class RC McNaughton, Chief Boatswains Mate

Boatswains

Petty Officer Second Class NA Hamilton
Petty Officer Second Class SP Rasmussen
Master Seaman JA Durelle
Master Seaman JJ Gullion
Leading Seaman CG Colbourne
Leading Seaman MA Knight
Leading Seaman RD Oake
Leading Seaman TN O'Neil
Leading Seaman K Pink
Leading Seaman RR Sekulic
Leading Seaman D Walsh
Leading Seaman JR Walsh
Leading Seaman JM Aucoin
Able Seaman SJ Hauswirth
Able Seaman BW Pompu
Ordinary Seaman JD Pelletier



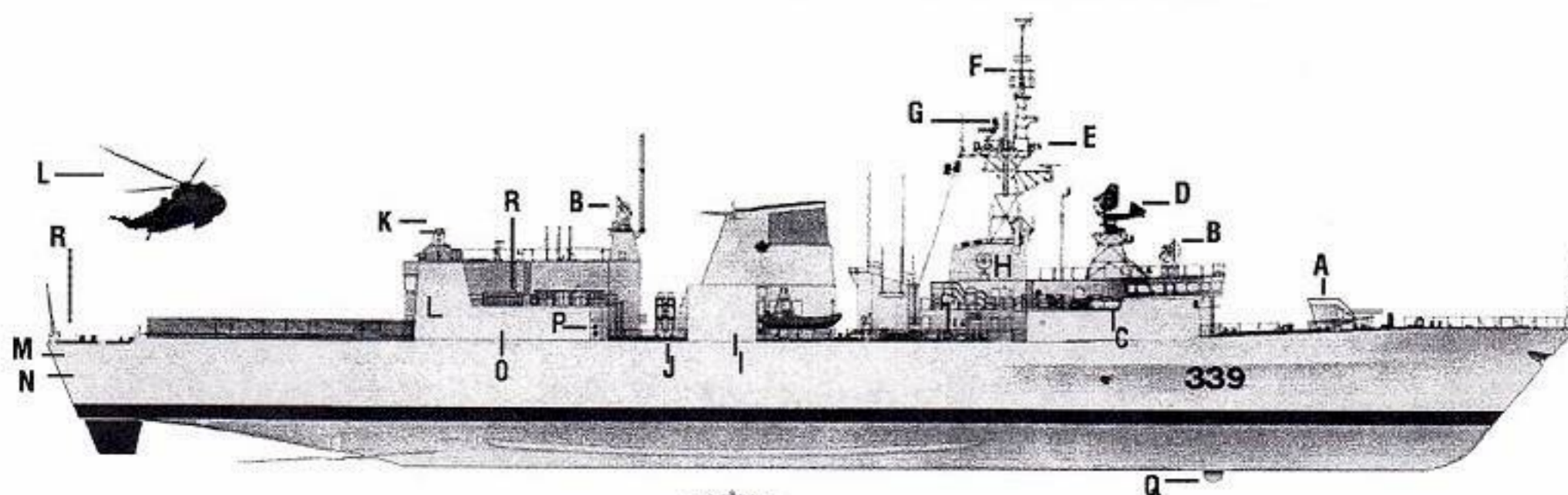
HMCS / NCSM CHARLOTTETOWN

CLASS: "Halifax"
DISPLACEMENT: 4750 tonnes
DIMENSIONS: LENGTH OVERALL 134.4 metres
 BEAM 16.4 metres
 HULL DRAUGHT 5.6 metres
 NAVIGATIONAL DRAUGHT 7.9 metres
HELICOPTER: one CH124B Sea King
ACCOMMODATION: 225 all ranks
PROPULSION SYSTEM: one Pielstick Cruise Diesel
 two GE LM 2500 Gas Turbines
SPEED: greater than 29 knots
WEAPONS: TORPEDOES Honeywell MK46 (Ship and Helo launched)
 MISSILES 16 Raytheon Vertical launched Sea Sparrow (surface to air missiles)
 8 McDonnell Douglas Harpoon (surface to surface Missiles)
 GUNS one Bofors 57mm MK2
 one Phalanx MK15 Close in weapon system (CIWS)
SENSORS/ESM/ECCM: Shield/Canews/Ramses

CLASSE: "Halifax"
TONNAGE: 4750 tonnes
DIMENSIONS: longueur 134.4 tres
 largeur 16.4 mètres
 tirant d'eau 5.6 mètres
 tirant d'eau avec les instruments 7.9 mètres
HÉLICOPTÈRE: un CH124B Sea King
ÉQUIPAGE: 225 officiers et sous-officiers
SYSTÈME DE PROPULSION: un moteur de croisière diesel Pielstick
 deux turbines à gaz types LM 2500
VITESSE: supérieure à 29 noeuds
ARMEMENT: Torpilles torpilles MK46 Honeywell (pouvant être lancées à partir du navire & de l'hélicoptère)
 Missiles 16 missiles mer-air Sea Sparrow
 8 missiles mer-mer Harpoon
 Canons un canon Bofors 57mm
 système de défense rapprochée Phalanx
LEURRES ET: CONTRE-MESURES ÉLECTRONIQUES Shield/Canews/Ramses

- A. BOFORS 57mm Gun
- B. STIR 124 Fire Control Radar
- C. SHIELD II Decoy System
- D. AN/SPS 49 Long Range Air Surveillance Radar
- E. CANEWS Electronic Surveillance and Camper Detection
- F. Communication Intercept System
- G. SEA GIRAFFE, Surface Search Radar
- H. RAMSES, Electronic Countermeasures
- I. SEA SPARROW Surface-to-Air Missiles
- J. HARPOON Anti-Ship Missiles
- K. PHALANX, Close In Weapons System (CWIS)
- L. CH124 SEA KING ASW Helicopter
- M. AN/SLQ 25 NIXIE Torpedo Countermeasures
- N. AN/SQR 19(V) Canadian Towed Array Sonar System (CANTASS)
- O. MK46 ASW Torpedoes
- P. MK32 Torpedo Tubes
- Q. AN/SQS 505(V) Hull Mounted Sonar
- R. 6 x .50 Cal HMG

- A. Canon BOFORS de 57mm
- B. Radar de conduite de tir 124 STIR
- C. Lance-leurres infrarouges et à paillettes SHIELD II
- D. Radar de surveillance aérienne AN/SPS 49 à longue portée
- E. Système canadien de guerre électronique en mer (CANEWS)
- F. Système d'interception des communications
- G. Radar de recherche de surface SEA GIRAFFE
- H. Système RAMSES de contre-mesures électroniques
- I. Missiles antiaériens SEA SPARROW à lancement vertical
- J. Missiles de surface HARPOON
- K. Système de défense rapprochée PHALANX
- L. Hélicoptère de lutte anti-sous-marine CH124 SEA KING
- M. Système de contre-mesures acoustiques AN/SLQ 25 NIXIE
- N. Système canadien de surveillance par réseaux remorqués (CANTASS)
- O. Torpilles Mk46
- P. Tubes lance-torpilles Mk32
- Q. Sonar de coque AN/SQS 505(V)
- R. 6 mitrailleuses lourdes de calibre .50



Notes



