

**THE
COMMISSIONING OF
HMCS PRESERVER**

**AT SAINT JOHN SHIPBUILDING AND DRY DOCK CO., LTD.
SAINT JOHN, N.B.**

**THE
COMMISSIONING OF
HMCS PRESERVER**



We in the defence department are proud to have acquired our third operational support ship with the commissioning here in Saint John today of HMCS *Preserver*. They are invaluable to our national defence.

In the past, naval operations were hampered by the somewhat makeshift arrangements available from Canadian sources for keeping task groups on extended operations. We were forced to depend upon the facilities of our allies for operational support.

When the first of our operational support ships became an active unit of the fleet, we were able to make one-stop transfers of fuel, ammunition, food and other supplies so necessary on long exercises. We soon reached the point where HMCS *Provider* was replenishing not only our own units but also those of the allied navies with whom we were operating.

The addition of the *Preserver* to the *Protecteur* in the fleet means that we will have two sister-ships disposed for service in the Atlantic and the *Provider* in the Pacific. They will give us a flexibility in maritime operations never before realized.

To those who have had a part in the planning and building of such important ships, I offer my sincere thanks for exacting work now brought to fruition. To those who will be sailing in the *Preserver* go my confident wishes for a vigorous and happy commission.

Léo Cadieux
MINISTER OF NATIONAL DEFENCE



HMCS *Preserver* is the last of our three Canadian-designed and built operational support ships. But that doesn't make her any the less welcome to the fleet than the *Provider* seven years ago or her sister ship, the *Protecteur*, which was commissioned at this same shipyard last year.

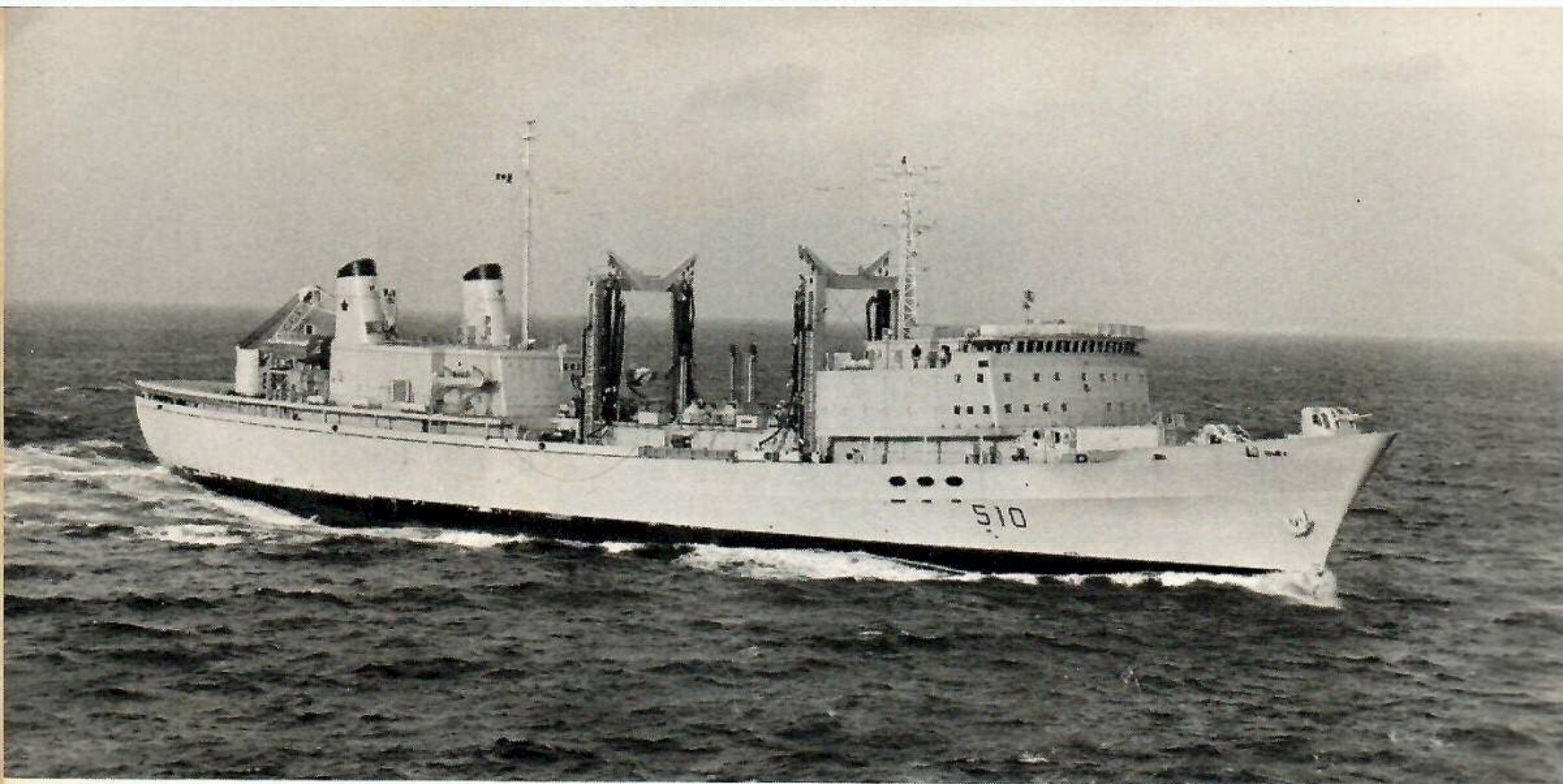
The *Preserver* is a large ship with many tasks. She has been built expressly to transfer thousands of tons of fuel, ammunition, food and other supplies and to give important services—all at high speeds—to our destroyers and submarines so they can stay on task for long periods of time. The *Preserver* can also sustain troop deployments by sealifting heavy fighting equipment to and from the theatres of operation.

Although our northern waters now appear more vital than they used to be, in the past two decades we have not entirely neglected them in the maritime sense. You will recall the exploits of the arctic patrol ship *Labrador* before her transfer to the Department of Transport and the task groups which cruised to exercise in the Hudson Bay area. Now that we have operational support ships on both east and west coasts, we can look to the third coastline with a great deal more flexibility than ever before. For example, the *Protecteur* this summer is accompanying a task force into northern waters.

To sum up, an operational support ship gives us much more scope for these waters or any other waters in which we have vital national interests. To Captain Mayo, and the officers and men of HMCS *Preserver*, I extend my sincere wishes for what I am confident will be a varied and challenging commission. God-speed.

F. R. Sharp
General

CHIEF OF THE DEFENCE STAFF



THE SHIP

Mobility and time on station are essential factors in the conduct of effective operations at sea. Support ships substantially increase the anti-submarine warfare capability of Canada's maritime forces by enabling warships to remain at sea for longer periods without returning to port for fuel, supplies and maintenance.

HMCS *Preserver* is the third operational support ship built in Canada for the Canadian Armed Forces. The first, HMCS *Provider*, was commissioned seven years ago, and since that time extensive studies have been carried out on her transfer of stores/fuel at sea, optimum stowage and handling capabilities. The second, HMCS *Protecteur*, sister ship to HMCS *Preserver*, was commissioned here in Saint John on August 30, 1969.

The *Provider* studies have resulted in significant changes in the design of the *Preserver* and the *Protecteur*. Two towering gallows-like replenishment posts 105 feet apart will do the job of the *Provider's* three. Four dual replenishment stations capable of transferring either liquids or solids replace the *Provider's* six stations. The new system can accommodate various sizes and classes of ships without stations lying idle. An arrangement of control positions and operational spaces has been worked out to assume quick access to stores, smooth flow of cargo, and strict control of all stages of replenishment.

HMCS *Preserver* has been designed to carry out a wide range of fleet support and sealift functions. She has:

- A limited sealift capability—two 15-ton capacity flight deck cranes and a three-ton mobile crane can lift vehicles onto the *Preserver's* decks. Certain vehicles can be stowed in the ammunition holds. There is passenger accommodation for 55 drivers and vehicle maintenance personnel.
- Enlarged helicopter support role—The ship will carry spare CHSS-2 anti-submarine helicopters for the fleet. Her hangars can house three helicopters with space and equipment for first and second line maintenance.

- A weapons system—A twin three-inch 50 calibre weapon is mounted at the bow with a ready-use magazine located on the deck below. Provision has been made for future fitting of a missile system just forward of the forward superstructure.

Other design changes include a modified hull, a split funnel arrangement (allowing one large hangar door), main machinery and boiler control from the bridge, improved quick release mechanisms on hoses and rigging plus emergency shut-off systems in case replenishment has to be broken off suddenly, a larger hospital, and a bow thruster capable of producing 22,000 lbs. of thrust on either side of the vessel to increase manoeuvrability.

HMCS *Preserver* is 546' long, 76' wide, has a 30' loaded draft, and displaces 22,100 tons. Her engine power is 21,000 SHP max., speed 20 knots, and complement 270 officers and men.

She can pump fuel oil at 1,500 tons (about 46 standard tank cars) an hour, and transfer solid stores via a 2,500 lb. capacity cargo hook or "traveller", accomplishing both operations while steaming at 20 knots in heavy seas. Ram tensioners and drums keep a constant tension on transfer rigging despite lurches of the vessels.

Solids can also be transferred by 500 lb. capacity jackstays on both sides of the superstructure, or in pallet loads by helicopter.

The *Preserver* has elaborate fire detection and fighting systems, two internal telephone systems, and a sea-water distilling plant that can produce 80 tons of fresh water a day. The ship can seal itself off to operate in nuclear fall-out conditions.

ACCOMMODATION

Accommodation in general meets a very high naval standard. Officers are provided with single cabins. Chief petty officers and petty officers are provided with two, four and six berth cabins. The crew has multi-berth spaces not exceeding 15 men per space. Non-metallic bulkheads have been used widely with a surface finish of fire resistant plastic in pastel shades or wood veneer. Cabins and living spaces have acoustical type ceilings (lighting units mounted flush with the ceiling).

CONSTRUCTION

Tenders were closed in October 1966 and the contract awarded to Saint John Shipbuilding and Drydock Co. Ltd., Saint John, New Brunswick, on December 16, 1966. The erection of both the *Preserver* and her sister ship *Protecteur* was performed in the company's drydock on the unit principle, that is, cutting of the steel and assembling of both ships was carried out at the same time.

The *Preserver* has been built to the rules of Lloyd's Register of Shipping to Class 100A1 Oil Tanker standards, strengthened for navigation in ice, Class 3.



Planned Maintenance

CARGO

The *Preserver* is capable of carrying 12,200 tons of replenishment cargo of a varied nature depending on her role in the fleet. Generally speaking, solid cargo is stowed so that it can be funnelled toward a holding and dispersal area on the replenishment deck between the replenishment posts. Dry provisions, spares and sundry items are brought up vertically by elevator from the dry stores hold. A larger elevator handles ammunition from the next hold forward. Refrigerated stores from the stern are transported by conveyor belts or fork lift trucks.

Stowage of solid cargo is a complex problem because different types of cargo have to be readily available at all times. Consequently, supply ships have their own unique shelving and packaging techniques.

Liquids create a problem in their diversity—fuel oil, diesel oil, lubricating oil, aviation gas, fresh water. It is possible to have as many as six fuel hoses and fresh water transfer hoses active at the same time.



Machinery Control Room

For CPO Douglas Sykes,
his 10th ship as cox'n in
30 years of service



ENGINEERING

Engineering systems in HMCS *Preserver* differ from those of the *Provider* due to the requirement for unlimited bridge control of the main engines, a need to increase the steam generating capacity of the boilers, and machinery layout changes resulting from the hull modification.

With one exception (cutting in the main feed pumps) all main engine conditions which formerly required a watchkeeper have been automated. Thus the propulsion plant can be controlled entirely from the bridge without communication through the machinery control room.

The ship's two main boilers are forced draught, main water-tube type capable of producing 107,000 lbs./hr.

The main propulsion plant consist of one high and one low pressure turbine geared to a single shaft and propeller.

Electrical power generates in two 1,000 KW steam turbine driven generators, two 500 KW diesel driven generators and one 500 KW gas turbine driven generator.

Sick Bay





CDR K. W. SALMON
Principal Naval Overseer



LCDR A. C. HUSBAND
Project Officer



LCDR C. J. WAY
Supply Overseer

The Naval Overseers

Throughout the construction of HMCS *Preserver* and her sister ship HMCS *Protecteur*, all work has been under the supervision of the Principal Naval Overseer, Saint John, and his staff of naval and civilian personnel. The work has involved the development of working drawings with the shipbuilder, inspection of the physical production of the ship and the conduct of tests and trials of the ship's equipment and systems. The official title of the naval overseeing function has recently been re-designated Number 103 Canadian Forces Technical Services Detachment, Saint John, and is made up of the following personnel:

Trials Officer

Lt. W. D. McRitchie

Constructor Section

Chief Petty Officer H. Ayres
Chief Petty Officer R. J. Chambers
Petty Officer J. Fauria
Petty Officer J. McKee
Petty Officer M. Robinson

Engineering Section

Chief Petty Officer N. W. Lennox
Chief Petty Officer A. R. McVittie
Chief Petty Officer R. G. Delaney
Chief Petty Officer G. E. Crawley
Chief Petty Officer D. C. Norrad
Chief Petty Officer W. A. Roscoe
Petty Officer J. M. Alexander
Petty Officer G. Durst
Petty Officer P. D. Freeman
Petty Officer M. G. Lennie
Petty Officer R. A. Morrison
Petty Officer R. F. Mason
Petty Officer P. H. Thomas
Leading Seaman H. L. Logan

Electrical Section

Chief Petty Officer R. W. Bradstock
Petty Officer J. R. Burrell
Petty Officer J. A. Whittaker
Petty Officer P. K. Doherty

Supply Section

Chief Petty Officer W. B. Erb
Petty Officer G. H. Knox
Leading Seaman J. R. Peterson
Leading Seaman D. J. Poirier
Leading Seaman G. H. Thibault
Leading Seaman J. A. Burke

Secretarial Section

Mrs. Mary Mitchell
Mrs. Sharon Hicks

Communicator

Able Seaman P. J. Y. Boulet

MR. H. HAZLEWOOD
Engineering Overseer

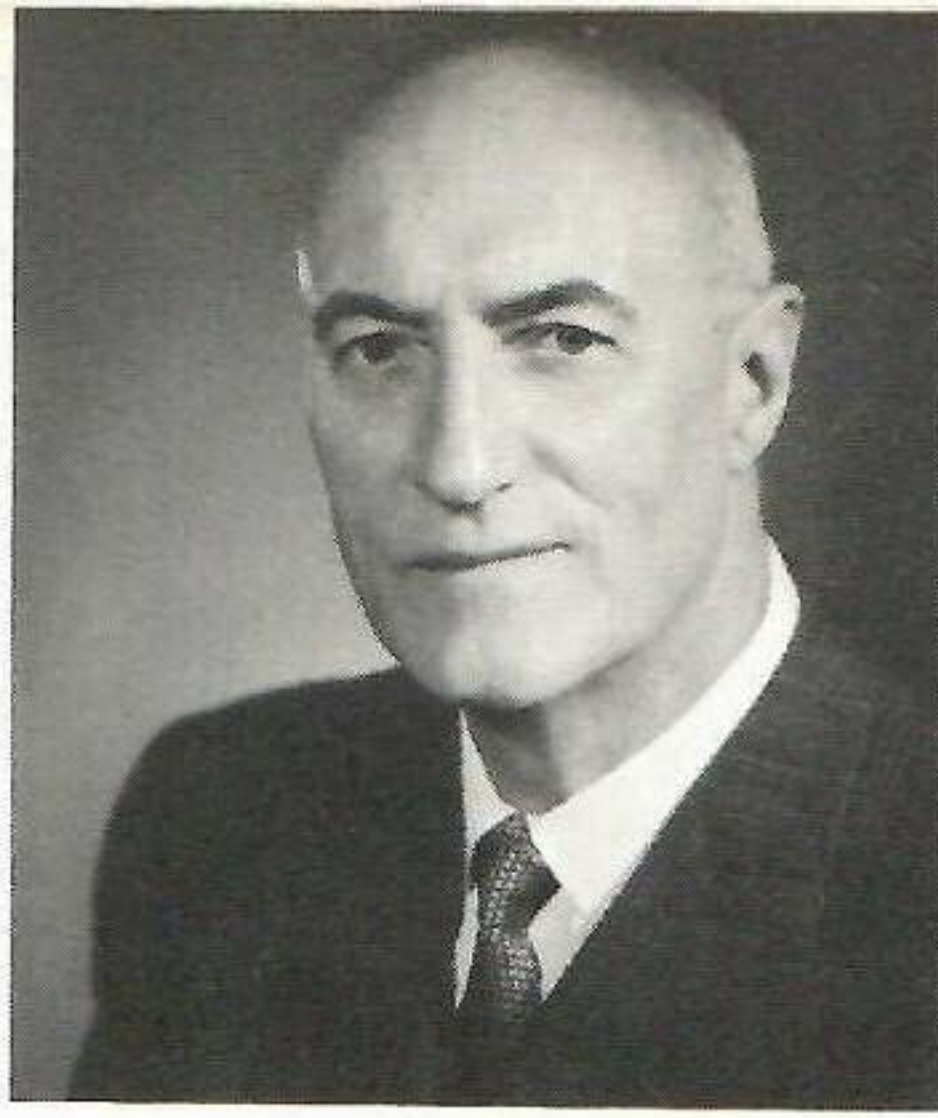


LT K. FRASER
Constructor Overseer



CPO J. E. DICKSON
Electrical Overseer





K. C. IRVING
President

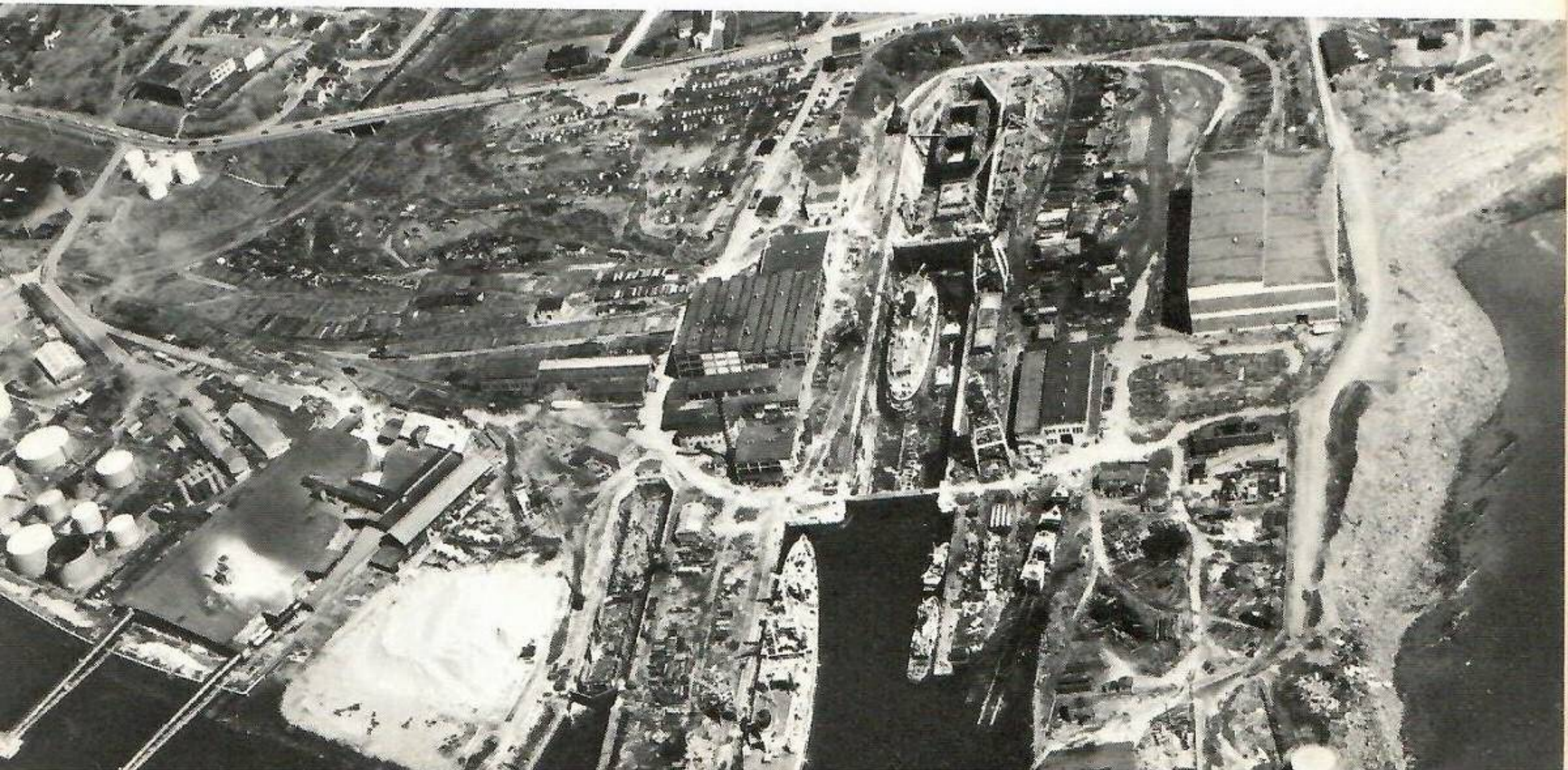
The Builders

On the occasion of the commissioning of HMCS *Preserver* we are pleased to extend our best wishes to Captain Mayo and his ship's company. We are indeed pleased to see a native son of our city taking command of this operational support ship.

We would like to take this opportunity to offer our thanks to the Department of National Defence, the Department of Supply and Services, the Principal Naval Overseer and his staff, Lloyds Registry of Shipping, our sub-contractors and suppliers and, last but by no means least, our own employees for the fine manner in which all have contributed to the building of this highly sophisticated ship.

The fulfillment of this contract for two operational support ships, which represents the largest shipbuilding contract ever let in Canada, has certainly renewed ties with the past when Saint John was one of the foremost shipbuilding areas of the world.

It is with a feeling of pride in accomplishment that we bid farewell to HMCS *Preserver*.



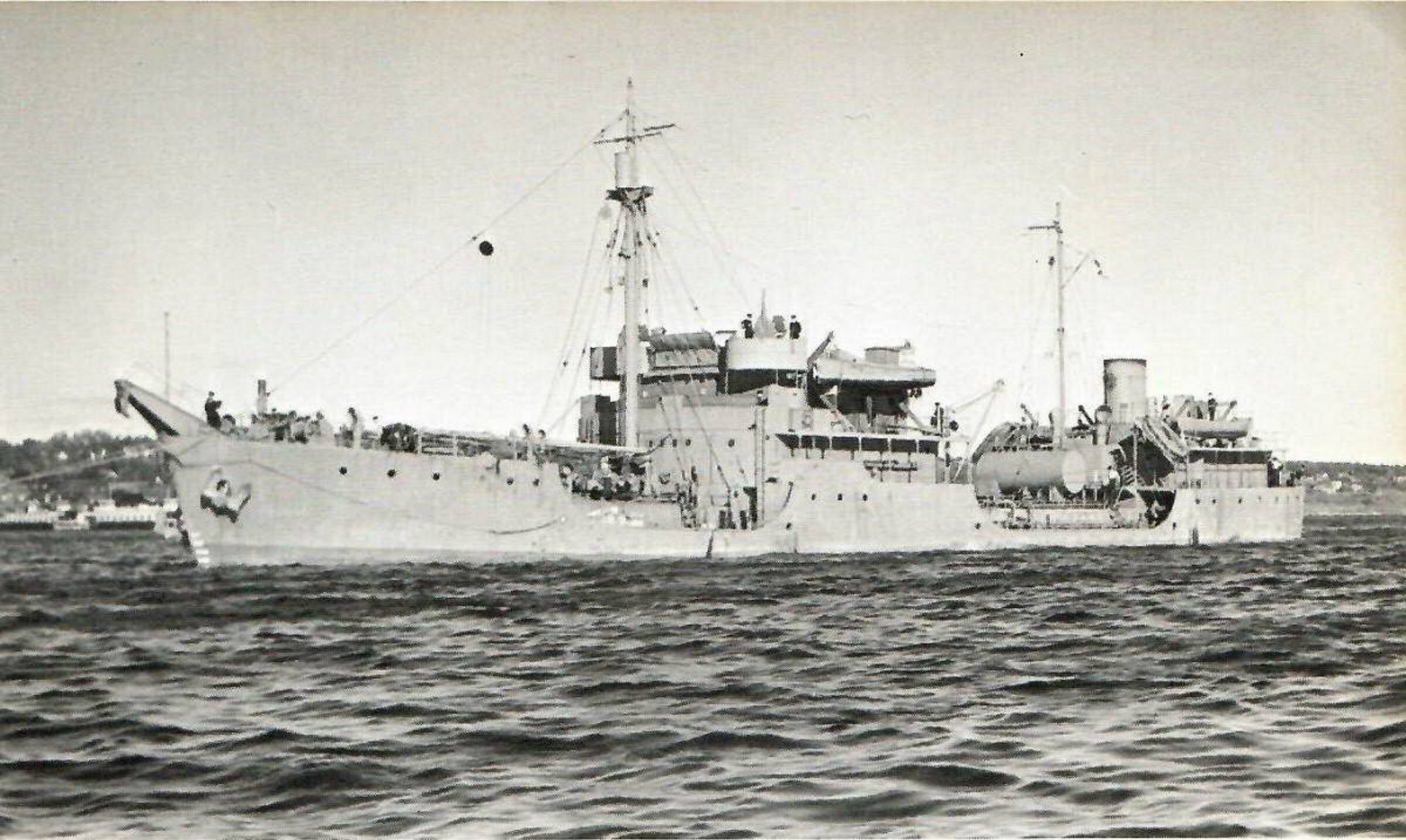


THE SHIP'S BADGE

BLAZON: Azure, a life preserver Argent, cabled Or, charged on the centre chief point with a maple leaf slipped Gules, and within the ring a star-burst also Argent.

SIGNIFICANCE: The life preserver is a rebus on the ship's name and with the red maple leaf gains Canadian identification. The star-burst in the centre symbolizes the flare that is automatically ignited when the life preserver touches the water.

SHIP'S COLOURS: White and Blue.



The Heritage

Late in 1941 Fairmile motor launches commenced their role of patrolling coastal waters and escorting local convoys. Their task was to detect and attack submarines. As they increased in number, it became necessary to have depot ships to maintain, supply and refuel them at distant anchorages. The commanding officer of a depot ship was also responsible for controlling the operations of one or two flotillas of motor launches.

One of the two depot ships ordered for the Canadian fleet in 1941 to be built by Marine Industries Limited, at Sorel, Quebec, was the *Preserver*. She was laid down July 10, 1941, launched that December 21 and completed July 11, 1942. She measured 269 feet in length, 44 in the beam and drew 18 feet, displacing 4,670 tons. Her two diesel engines by Fairbanks-Morse Limited, developing 944 horsepower, gave her a top speed of 10 knots. Since she was not a fighting ship, her armament was small: one 4-inch and two 20-mm guns. Her fuel stowage was more significant: 690 tons of diesel oil for herself, 1,380 tons of fuel oil for other ships and 170,940 gallons of gasoline for the motor launches.

HMCS *Preserver's* entire wartime career was passed in the waters between Halifax, St. John's, the Strait of Belle Isle and Anticosti. From various bays and harbours her boats, forming 71st and 73rd motor launch flotillas, carried out their operations protecting the local shipping.

After the end of hostilities, the *Preserver* was lying at Sydney, N.S., with all her stores ashore in preparation for paying off. However, at short notice, she was ordered to sail to Bermuda to bring home the stores and personnel of the Canadian base there, HMCS *Somers Isles*, where many escort vessels had done their "working up" exercises.

The *Preserver* was paid off at Shelburne, N.S., and was turned over to the war assets corporation for disposal January 4, 1946.

Late in 1947 she was sold to the Peruvian navy and served with it, renamed *Mariscal Castilla* and, later, *Cabo Blanco*. She was scrapped in March 1961.

THE SHIP'S COMPANY



CAPT. M. W. MAYO

OFFICERS

Captain M. W. Mayo, CD.....	Commanding Officer
Commander C. M. Thomas, CD.....	Executive Officer
Lieutenant-Commander K. Davies, CD.....	Engineering Officer
Lieutenant-Commander J. Garay, CD.....	Deck Officer
Lieutenant-Commander J. J. Camerson.....	Supply Officer
Lieutenant-Commander J. Nethercott.....	Operations Officer
Lieutenant E. R. Hunter, CD.....	Air Officer
Lieutenant J. O. Jenkins.....	Assistant Deck Officer
Lieutenant P. R. Neal.....	Liquid Cargo Officer
Lieutenant F. P. Galipeau, CD.....	Assistant Supply Officer
Lieutenant W. D. McRitchie, CD.....	Main Propulsion Officer
Captain J. S. Czarnecki.....	Medical Officer
Commissioned Officer C. LeBlanc.....	Deck Machinery Officer
Lieutenant F. King.....	Boats Officer
Sub-Lieutenant K. C. Beardmore.....	Communications Officer
Sub-Lieutenant B. Blattman.....	AIO Officer
Sub-Lieutenant D. S. Crooks.....	Hydrographic Services Officer
Sub-Lieutenant K. A. Olsen.....	Executive Officer's Assistant
Sub-Lieutenant E. G. Richards.....	Weapons Officer
Sub-Lieutenant M. H. Cockerell	
Sub-Lieutenant R. G. Weaver	

MEN

C1BN4 D. Sykes.....	Coxswain
---------------------	----------

DECK DEPARTMENT

C2BN	E. A. Muise	LSBN	A. A. Larose	ABBN	G. Hepburn
P1BN	J. G. Barrette	LSBN	D. Maddeaux	ABBN	A. M. Lavalee
P1BN	E. J. Hall	LSBN	R. E. Patterson	ABBN	M. A. Potschobut
P1BN	H. J. Perry	LSBN	G. Shute	ABBN	G. Rioux
P1BN	G. C. Walsh	LSBN	G. Stewart	ABBN	E. K. Saunders
P2BN	J. Micallef	LSBN	C. J. Turvey	ABBN	B. N. Schick
P2BN	E. C. Thibbidao	LSBN	G. R. Wilson	ABBN	V. Ulianow
LSBN	M. J. Angell	ABBN	D. Bear	OSBN	A. W. Crocker
LSBN	J. Barnes	ABBN	G. J. Bens	OSBN	W. R. Cullen
LSBN	J. A. Burke	ABBN	D. M. Bourque	OSBN	E. N. Delhoy
LSBN	A. Clements	ABBN	B. J. Brooks	OSBN	M. Dubois
LSBN	G. Debellefeuille	ABBN	W. J. Bush	OSBN	L. Eustace
LSBN	G. Doyle	ABBN	G. F. Clarke	OSBN	M. Lapierre
LSBN	J. G. Harrison	ABBN	F. P. Coughlin	OSBN	K. Vingoe
LSBN	G. R. Hernden	ABBN	C. H. Dennis		

WEAPONS DEPARTMENT

P2WS	A. E. White	LSWS	B. C. Hausman	LSFC	D. C. Fleming
LSWS	R. E. Boon	LSWS	K. L. Legary	P1SN	D. Clelland
LSWS	T. A. Carr	LSWS	J. MacGregor	LSSN	R. W. Hebden
LSWS	C. M. Farr	LSWU	J. R. Blue	LSSN	E. K. McLarty
LSWS	B. B. Forsyth	P2FC	W. F. Gallaher		

ENGINEERING DEPARTMENT

C1ER	N. W. Lennox	LSER	R. W. Hayden	LSHT	L. F. Gentles
C2ER	G. E. Crawley	LSER	M. E. Heal	LSHT	P. M. Harrod
C2ER	R. G. Delaney	LSER	T. A. Jenkins	LSHT	A. R. Quenneville
C2ER	R. A. MacVittie	LSER	E. C. Jewer	LSHT	G. W. Russell
P1ER	J. A. Alexander	LSER	H. L. Logan	ABHT	J. L. Lessard
P1ER	G. E. Durst	LSER	G. A. McKenna	ABHT	J. L. McLean
P1ER	P. D. Freeman	LSER	R. Miller	OSHT	B. Jamieson
P1ER	M. G. Lennie	LSER	J. Natte	C1ET	R. W. Bradstock
P1ER	D. R. Mason	LSER	G. C. O'Neill	P1ET	J. R. Burrell
P1ER	R. A. Morrison	LSER	W. P. Schedler	P2ET	P. K. Doherty
P1ER	P. H. Thomas	ABER	R. R. Baumhour	LSET	R. H. Bell
P2ER	B. C. Barker	ABER	W. E. Baycroft	LSET	F. M. Morehouse
P2ER	A. F. Brinston	ABER	A. S. Brown	LSET	A. J. Nicolson
P2ER	M. N. McCrimmon	ABER	K. A. Coleman	ABET	R. L. Berthelette
P2ER	R. Rodger	ABER	V. C. Maracle	ABET	R. J. Christopher
P2ER	G. A. Towill	ABER	B. L. Peterson	ABET	K. V. Franklin
LSER	J. A. Benson	C2HT	J. W. Ayres	ABET	O. M. Pare
LSER	J. E. Borkwood	P1HT	J. D. McKee	OSET	J. J. Pintal
LSER	I. D. Cameron	P2HT	J. W. Fauria	OSET	J. C. Rainville
LSER	G. G. Clarke	LSHT	D. G. Clarabut	OSET	J. Robitaille
LSER	J. A. Delwo	LSHT	R. J. Fetterly	P1LT	G. A. Faulkner
LSER	W. M. Duggan				

OPERATIONS DEPARTMENT

C2SG	F. G. McKee	LSRP	R. H. Firth	P1RM	E. E. Gale
P2SG	C. Richardson	LSRP	A. F. Murphy	P1RM	G. Whittle
LSSG	W. W. Mitchell	LSRP	K. Nickell	P2RM	H. G. Coleman
LSSG	J. Wind	ABRP	H. Fox	P2RM	D. L. McHattie
ABSG	J. Christenson	ABRP	G. C. Keeping	P2RM	P. D. Thrasher
ABSG	H. R. Hall	ABRP	C. A. Mosher	LSRM	B. E. Marrayatt
ABSG	P. C. MacDonald	ABRP	M. H. Traa	LSRM	J. R. Misener
ABSG	I. Orichesky	OSRP	W. Densmore	LSRM	J. M. Trepanier
ABSG	H. E. Ward	OSRP	J. Duchesneau	ABRM	Y. P. Boulet
OSSG	D. Jones	OSRP	J. Gagnon	ABRM	D. G. Flye
P1RP	J. J. Gervais	OSRP	T. Hicks	ABRM	M. E. Lavergne
P1RP	J. W. Prince	OSRP	E. Hussey	ABRM	J. W. Poirier
P2RP	R. E. Turner	OSRP	A. Hustoft	LSMT	F. Bustard
LSRP	R. J. Adams	OSRP	J. Jolicœur		

AIR DEPARTMENT

P2AT	G. R. Joycey	LSABN	J. I. Bryant	ABABN	F. P. Danells
P2AT	J. A. Wickson	LSABN	W. W. Furtney	ABABN	A. P. Holden
P1ABN	J. A. Dark				

SUPPLY DEPARTMENT

P1MA	L. J. Leblanc	LSCK	R. M. Mercer	LSST	D. R. Carson
Cpl (L) X		LSCK	W. J. Parcher	LSST	J. W. Denholm
Tech	D. E. Wigley	LSCK	H. T. Waller	LSST	J. G. Doucet
P1CA	R. E. Lorette	ABCK	J. D. Dacey	LSST	D. V. Goodridge
LSCA	D. J. Poirier	ABCK	R. K. Stevens	LSST	E. R. Hopkins
LSCA	G. J. Thibault	P2SW	W. V. Barron	LSST	J. E. Hunter
P2CF	W. L. Smith	LSSW	N. M. Campbell	LSST	E. L. McMurrer
LSCF	F. L. Wry	ABSW	C. E. Caldwell	LSST	C. A. Nisbet
C2CK	R. A. Mattsson	ABSW	G. R. Johnson	LSST	B. W. Power
P1CK	G. A. Goldring	C2ST	W. B. Erb	LSST	A. R. Russell
P2CK	B. Keeping	P2ST	G. R. Wainman	LSST	J. G. Toth
LSCK	L. J. Clark	P2ST	K. J. Wilton	ABST	R. Spence
LSCK	C. W. Craig	LSST	A. K. Ashmead	ABST	A. M. Whitworth
LSCK	R. M. Godfrey	LSST	L. T. Byers		

THE COMMISSIONING CEREMONY

Order of Service

CÉRÉMONIE D'ARMEMENT

Service religieux

Introduction by Cdr. K. W. Salmon, CD, Principal Naval Overseer

Address by Mr. K. C. Irving, President, Saint John Shipbuilding and Dry Dock Co., Ltd.

Address by Rear-Admiral Harry Porter, CD, Commander Maritime Command

Address by Guest of Honour, Hon. J. E. Dubé, MP, Minister of Veterans Affairs

Acceptance of the ship by Rear-Admiral S. E. Paddon, CD, Deputy Chief Engineering

THE COMMISSIONING SERVICE

Conducted by The Reverend S. M. Parkhouse, CD, Command Chaplain(P), Maritime Command, and the Reverend J. P. Belanger, CD, Command Chaplain(RC)

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:

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.

May those who are her destined crew
Be men of might, brave hearts and true;
Yet theirs the better sort of fame
To be of those who love Thy name.
O Hear from heaven our sailors' cry
In war and conflict be Thou nigh.

AMEN

Psalm 107 (Versus 23 to 31, 43)

They that go down to the sea in ships, that do business in great waters;

These see the works of the Lord, and His wonders in the deep.

For He commandeth, and raiseth the stormy wind, which lifteth up the waves thereof.

They mount up to the Heavens, they go down again to the depths: their soul is melted because of trouble.

They reel to and fro, and stagger like a drunken man, and are at their wits' end.

Then they cry unto the Lord in their trouble, and He bringeth them out of their distresses.

He maketh the storm a calm, so that the waves thereof are still.

Then are they glad because they be quiet; so He bringeth them unto their desired haven.

O that men would praise the Lord for His goodness, and for His wonderful works to the children of men!

Whoso is wise, and will observe these things, even they shall understand the loving-kindness of the Lord.

Glory be to the Father, and to the Son, and to the Holy Spirit;

As it was in the beginning, is now, And ever shall be, world without end.

AMEN.

THE PRAYERS

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

AMEN.

THE NAVAL PRAYER

O Eternal Lord God, who alone spreadest out the heavens, and rulest 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.

FOR THE FORCES OF THE NATION

O Lord God, high and mighty, stretch forth the shield of Thy protection over those who serve the Nation in defending our shores and guarding our homes. Lead and guide them by Thy counsel; strengthen and defend them with Thy might; that they may steadfastly continue an honour and protection to the people; and that under Thy governance they may be called to no service but the just and peaceable maintenance of order; through Jesus Christ Our Lord.

AMEN.

THE LORD'S PRAYER

Our Father, Who art in heaven, hallowed by The 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 them that 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 BENEDICTION

BLESSING THE SHIP

V. Our help is in the name of the Lord.

R. Who made heaven and earth.

V. The Lord be with you.

R. And with thy spirit.

Let us pray:

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

PRAYERS FOR SAILORS (to St. Brendan)

St. Brendan, named "Patron of Seafarers," helped those who fight our battles on the waters. You were fittingly called "God's Voyager," because you spread His gospel by long and dangerous voyages and gave that gospel of salvation to many. As our fathers were brought through the Red Sea and carried in safety through the overflowing waters, so grant that through your intercession our sailors, and those who guard our nation's coasts may be preserved from all dangers of the sea, may be protected on their course and come safely into port.

AMEN.

Prions:

Seigneur, exaucez nos prières et dans votre bonté, accompagnez les membres de cet équipage dans toutes leurs entreprises. Comme vous êtes partout, comblez-les de votre miséricorde en tous lieux. Qu'après avoir été protégés par votre assistance contre toute adversité ils vous en rendent grâces. Par le Christ Notre-Seigneur.

Dieu tout-puissant et éternel, vous disposez de notre temps et de notre vie. Accordez à vos serviteurs le bienfait d'une tranquillité continue et mettez en sûreté, sous votre protection, ceux que vous avez rendus sains et saufs dans leur travaux. Par le Christ Notre-Seigneur. AMEN.

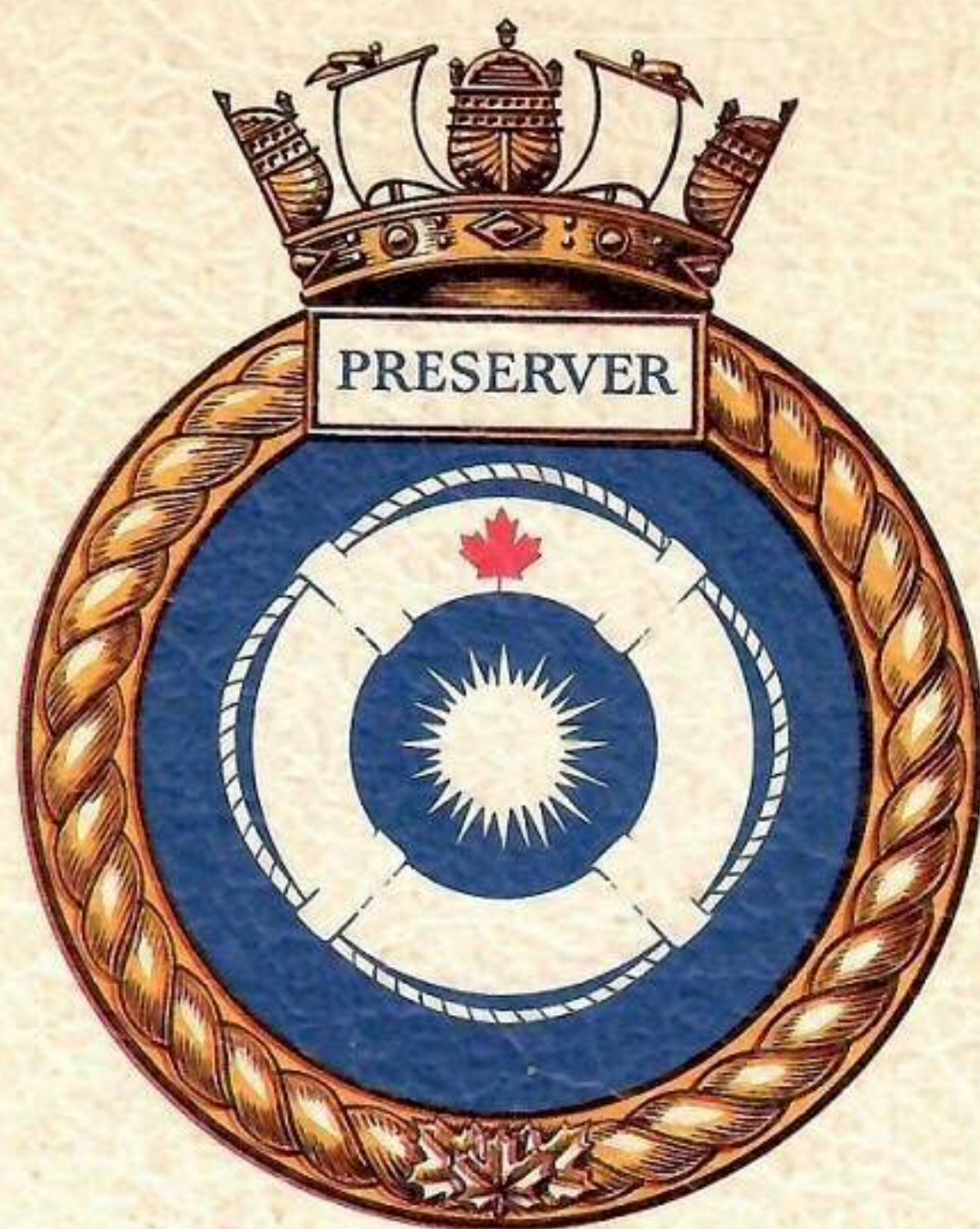
Her Majesty's Canadian Ship Preserver Commissions

The Commanding Officer speaks to the Ship's Company

The Ship's Company man ship

The Commanding Officer is piped on board

The Guest of Honour and Official Party tour HMCS Preserver



**MISE EN SERVICE
DU
PRESERVER**

**A LA SAINT JOHN SHIPBUILDING AND DRY DOCK CO., LTD.
SAINT JOHN, N.B.**

**MISE EN SERVICE
DU
PRESERVER**



Nous du ministère de la Défense nationale sommes fiers d'avoir acquis le *Preserver*, le troisième navire de soutien opérationnel qui est mis en service à Saint John aujourd'hui. Ces bâtiments sont d'une précieuse utilité pour la défense du pays.

Dans le passé, la marche des opérations navales était entravée par les moyens de fortune dont nous disposions pour assurer l'appui des groupements tactiques pendant des périodes prolongées. Nous devons compter sur les services de soutien opérationnel que pouvaient nous prêter nos alliés.

Lorsque le premier de nos navires de soutien opérationnel est devenu un élément actif de la flotte, nous avons pu effectuer en une seule étape le ravitaillement en combustible, en munitions, en vivres et en diverses autres fournitures qui revêtent une si grande importance pendant les exercices de longue durée. Bientôt le *Provider* était même en mesure de ravitailler non seulement nos propres unités, mais celles des marines alliées avec lesquelles nous participions aux opérations.

Grâce à l'addition du *Preserver*, notre flotte disposera de deux navires-jumeaux prêts à servir dans l'Atlantique, tandis que le *Provider* naviguera dans le Pacifique. Ils donneront aux opérations maritimes une souplesse qui n'a jamais été atteinte jusqu'ici.

A ceux qui ont participé à l'élaboration des plans et à la construction de ces importants navires, j'offre mes sincères remerciements pour la tâche ardue qu'ils ont brillamment accomplie. Aux membres de l'équipage du *Preserver*, je souhaite une carrière heureuse et fructueuse.

Léo Cadieux
MINISTRE DE LA DÉFENSE NATIONALE



Le *Preserver* est le dernier de nos trois navires de soutien opérationnel conçus et construits au Canada. Mais il n'en est pas moins bienvenu que le *Provider*, qui s'est joint à la flotte il y a sept ans, ou que son navire-jumeau, le *Protecteur*, qui a été mis en service dans ce même chantier naval l'an dernier.

Le *Preserver* est un gros navire, qui peut accomplir de nombreuses tâches. Il a été construit expressément en vue de transborder des milliers de tonnes de combustible, de munitions, de vivres, ainsi que d'autres approvisionnements,—tout en maintenant une vitesse élevée,—et de fournir de précieux services à nos destroyers et sous-marins, afin de leur permettre de rester en mer pendant des périodes prolongées. Le *Preserver* peut également assurer l'appui de déploiements de troupes, en transportant le matériel lourd de combat à destination et en provenance des théâtres d'opérations.

Bien que nos eaux septentrionales semblent maintenant revêtir beaucoup plus d'importance qu'autrefois, depuis les vingt dernières années nous ne les avons pas complètement négligées du point de vue maritime. Sans doute vous rappelez-vous les exploits qu'a réalisés le patrouilleur arctique *Labrador* avant d'être cédé au ministère des Transports, de même que les exercices exécutés par les groupements tactiques dans la région de la baie d'Hudson. Maintenant que nous avons des navires de soutien opérationnel sur les côtes est et ouest, nous pouvons évoluer le long du troisième littoral avec beaucoup plus de souplesse qu'auparavant. Ainsi, le *Protecteur* accompagnera cet été une force tactique dans les eaux septentrionales.

Enfin, un navire de soutien opérationnel nous assure un champ d'action beaucoup plus étendu dans ces eaux, de même que partout où nos intérêts nationaux sont d'une importance capitale. Au capitaine Mayo, aux officiers et matelots du *Preserver*, je souhaite une carrière variée et captivante à bord de leur navire. Bon voyage.

F. R. Sharp
Général

CHEF DE L'ÉTAT-MAJOR DE LA DÉFENSE



LE NAVIRE

La mobilité et le temps en poste sont des facteurs essentiels dans la conduite efficace des opérations maritimes. L'utilisation de bâtiments de soutien accroît sensiblement la capacité ASM des forces maritimes du Canada, car elle permet aux navires de guerre de demeurer en mer plus longtemps sans avoir à retourner au port pour le ravitaillement et l'entretien.

Le *Preserver* est le dernier des trois bâtiments de soutien opérationnel construits au Canada pour le compte des Forces armées. Le premier d'entre eux, le *Provider*, a été mis en service il y a sept ans et, depuis ce temps, il a fait l'objet d'études approfondies portant sur les moyens dont il est doté pour le transbordement en mer du combustible et des approvisionnements, ainsi que l'arrimage et la manutention. Le *Protecteur*, navire-jumeau du *Preserver*, a été mis en service ici à Saint John, le 30 août 1969.

A la suite des études effectuées à l'égard du *Provider*, des améliorations importantes ont été apportées au *Preserver* et au *Protecteur*. Ainsi, leurs deux mâts de ravitaillement très élevés, en forme de potence, implantés à 105 pieds l'un de l'autre, donneront un rendement égal à celui des trois mâts du *Provider*. De plus, leurs quatre postes de ravitaillement double pourront transférer le même volume de cargaison liquide ou solide que les six postes du *Provider*. Ce nouveau système permet de ravitailler des navires de dimensions et de classes diverses en utilisant tous les postes à la fois. Les postes de commande et les aires de travail ont été réaménagés afin de faciliter l'accès aux soutes et d'assurer le cheminement efficace de la cargaison, ainsi que le contrôle rigoureux de toutes les phases du ravitaillement.

Le *Preserver* a été conçu pour accomplir de nombreuses tâches de soutien de la flotte et de transport maritime. Il possède:

- Une capacité restreinte de transport—Deux grues d'une capacité de 15 tonnes, qui se trouvent sur le pont d'envol, et une grue mobile de 3 tonnes peuvent placer des véhicules sur le pont et d'autres dans les soutes à munitions. De plus, le bâtiment peut loger 55 conducteurs et spécialistes de l'entretien des véhicules.
- Des moyens accrus de soutien d'hélicoptères—Le navire transportera des hélicoptères CHSS-2 ASM de réserve pour la flotte. Les hangars sont assez spacieux pour abriter trois hélicoptères et permettre l'entretien aux premier et deuxième échelons.

- Un système d'armes—Un canon jumelé de calibre 3.50 est monté à l'avant et peut s'alimenter directement de la soute aux munitions aménagée sous le pont. Un système de missiles pourra éventuellement être installé immédiatement à l'avant de la superstructure.

Parmi les autres caractéristiques, mentionnons les suivantes: une coque modifiée, une grande porte de hangar aménagée dans l'enveloppe de la cheminée, des télécommandes assurant le contrôle des machines principales et des chaudières à partir du pont, des dispositifs perfectionnés permettant de disjoindre rapidement les conduits et le gréement de transfert et, en cas d'urgence, d'interrompre le ravitaillement, une infirmerie plus spacieuse, ainsi qu'un propulseur de 22,000 livres de poussée, installé à la partie avant de la coque afin d'accroître la maniabilité du navire.

Le *Preserver* a 546 pieds de long et 76 pieds de large; son tirant en charge est de 30 pieds, et il jauge 22,100 tonnes. Ses machines atteignent un maximum de 2,000 c.v. sur l'arbre, sa vitesse est de 20 nœuds et son équipage comprend 270 officiers et matelots.

Le débit de ses pompes s'élève à 1,500 tonnes de mazout par heure (soit l'équivalent de 46 wagons-citernes ordinaires), et le transbordement de sa cargaison solide s'effectue au moyen d'un chariot à crochet d'une capacité de 2,500 livres. Ces opérations de transfert peuvent s'exécuter pendant que les bâtiments filent à 20 nœuds sur une mer agitée. La tension du câble de transfert est maintenue, malgré le roulis, au moyen d'un mécanisme de traction et d'un treuil à tambour.

La cargaison solide peut également être transférée à l'aide de filières d'envergure, d'une capacité de 500 livres, installées de chaque côté de la superstructure, ou sur des palettes transportées par des hélicoptères.

Le *Preserver* est doté de systèmes perfectionnés afin de détecter et de combattre les incendies, de deux systèmes téléphoniques internes, et d'un appareil à distiller l'eau de mer, capable de produire 80 tonnes d'eau douce par jour. De plus, le navire peut être hermétiquement clos lorsqu'il est appelé à opérer dans une ambiance nucléaire.

LOGEMENT

En général, le logement se conforme à des normes très élevées. Les officiers occupent des cabines simples, les sous-officiers, des cabines à deux, quatre ou six couchettes et les hommes, des salles contenant au plus 15 couchettes. On a largement utilisé des cloisons non métalliques, qui sont revêtues de plastique ignifuge aux nuances pastel ou imitant le bois de placage. Le plafond des cabines et des locaux habités est recouvert de matériau acoustique et des appareils d'éclairage sont encastrés.

CONSTRUCTION

Les soumissions ont été acceptées jusqu'à octobre 1966, et le contrat a été adjugé, le 16 décembre 1966, à la Saint John Shipbuilding and Drydock Co. Ltd., de Saint John (N.-B.). La construction du *Preserver* et du navire-jumeau *Protecteur* s'est effectuée dans les chantiers de la compagnie selon la méthode unitaire, c'est-à-dire que les parties de la coque des deux navires ont été fabriquées et assemblées simultanément.

Le *Preserver* a été construit selon les normes établies par la société Lloyd's pour les navires-citernes de la classe 100A1, renforcés pour naviguer dans les glaces (classe 3).



Planification de l'entretien

CARGAISON

Le *Preserver* peut transporter 12,200 tonnes, et la nature de la cargaison varie selon le rôle qu'il remplit dans la flotte. En règle générale, la cargaison solide est arrimée de façon à pouvoir être acheminée directement vers la partie du pont qui se trouve entre les deux mâts de ravitaillement. Les vivres, les pièces de rechange et autres articles du même genre sont montés de la soute par ascenseur. Un autre ascenseur, d'une plus grande capacité, monte les munitions, tandis que les vivres réfrigérés sont transportés de l'arrière du bâtiment au moyen de convoyeurs à bandes ou de chariots élévateurs à fourche.

L'arrimage de la cargaison sèche pose certains problèmes, car divers articles doivent être disponibles en tout temps. C'est pourquoi les ravitailleurs ont mis au point leurs propres méthodes d'emmagasinage et d'emballage.

Les liquides tels que le mazout, les huiles lubrifiantes, les carburants et l'eau douce posent également des problèmes particuliers, car il peut arriver que six conduits d'eau douce et de combustible soient utilisés en même temps.



Poste de commande des machines

Après 30 ans de service, le premier maître Douglas Sykes est sous-officier senior à bord de son 10^e navire



CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Les systèmes techniques du *Preserver* diffèrent de ceux du *Provider*, étant donné que les machines principales devaient être télécommandées complètement à partir du pont, que la capacité des chaudières a dû être augmentée, et que certains appareils ont été disposés autrement à la suite des modifications apportées à la coque.

A l'exception de l'amorçage des pompes d'alimentation principales, la commande de la machine principale, qui exigeait autrefois la présence d'un mécanicien de quart, est maintenant complètement automatisée. Ainsi, le groupe moteur peut être télécommandé à partir du pont sans qu'il soit nécessaire de communiquer avec la chambre des machines.

Les deux chaudières principales du navire sont du genre aquatubulaire à tirage forcé, et peuvent produire 107,000 livres par heure.

Le système principal de propulsion comporte une turbine à haute pression et une turbine à basse pression entraînant un seul arbre d'hélice.

Le groupe électrogène comprend deux générateurs de 1,000 KW actionnés par turbine à vapeur, deux générateurs de 500 KW actionnés par diesel et un générateur de 500 KW actionné par turbine à gaz.

Infirmierie





CDR K. W. SALMON
Inspecteur principal de marine



LCDR A. C. HUSBAND
Officier responsable du projet



LCDR C. J. WAY
Inspecteur
de l'approvisionnement

Les inspecteurs de marine

L'Inspecteur principal de marine, de Saint John (N.-B.), et les membres de son personnel naval et civil ont assuré la surveillance de tous les travaux de construction du *Preserver*, ainsi que du navire-jumeau *Protecteur*. Ces travaux comprenaient la mise au point des dessins et devis en collaboration avec le constructeur, l'inspection du navire au cours de sa construction, et l'exécution d'expériences et d'essais portant sur l'équipement et les divers systèmes du bâtiment. Ce service d'inspection a récemment reçu la nouvelle désignation officielle de «103^e Détachement des services techniques des Forces canadiennes de Saint John», et comprend le personnel suivant:

Officier préposé aux essais

Lieutenant W. D. McRitchie

Section de la construction

Premier maître H. Ayres
Premier maître R. J. Chambers
Maître J. Fauria
Maître J. McKee
Maître M. Robinson

Section des systèmes techniques

Premier maître N. W. Lennox
Premier maître A. R. McVittie
Premier maître R. G. Delaney
Premier maître G. E. Crawley
Premier maître D. C. Norrad
Premier maître W. A. Roscoe
Maître J. M. Alexander
Maître G. Durst
Maître P. D. Freeman
Maître M. G. Lennie
Maître R. A. Morrison
Maître R. F. Mason
Maître P. H. Thomas
Matelot de 1^{re} classe H. L. Logan

M. H. HAZLEWOOD
Inspecteur des
services techniques



Section des systèmes électriques

Premier maître R. W. Bradstock
Maître J. R. Burrell
Maître J. A. Whittaker
Maître P. K. Doherty

Section de l'approvisionnement

Premier maître W. B. Erb
Maître G. H. Knox
Matelot de 1^{re} classe J. R. Peterson
Matelot de 1^{re} classe D.-J. Poirier
Matelot de 1^{re} classe G.-H. Thibault
Matelot de 1^{re} classe J. A. Burke

Secrétariat

M^{me} Mary Mitchell
M^{me} Sharon Hicks

Communications

Matelot de 2^e classe P.-J.-Y. Boulet

LT K. FRASER
Inspecteur
de la construction



1er MAÎTRE J. E. DICKSON
Inspecteur
des systèmes électriques





CDR K. W. SALMON
Inspecteur principal de marine



LCDR A. C. HUSBAND
Officier responsable du projet



LCDR C. J. WAY
Inspecteur
de l'approvisionnement

Les inspecteurs de marine

L'Inspecteur principal de marine, de Saint John (N.-B.), et les membres de son personnel naval et civil ont assuré la surveillance de tous les travaux de construction du *Preserver*, ainsi que du navire-jumeau *Protecteur*. Ces travaux comprenaient la mise au point des dessins et devis en collaboration avec le constructeur, l'inspection du navire au cours de sa construction, et l'exécution d'expériences et d'essais portant sur l'équipement et les divers systèmes du bâtiment. Ce service d'inspection a récemment reçu la nouvelle désignation officielle de «103^e Détachement des services techniques des Forces canadiennes de Saint John», et comprend le personnel suivant:

Officier préposé aux essais

Lieutenant W. D. McRitchie

Section de la construction

Premier maître H. Ayres
Premier maître R. J. Chambers
Maître J. Fauria
Maître J. McKee
Maître M. Robinson

Section des systèmes techniques

Premier maître N. W. Lennox
Premier maître A. R. McVittie
Premier maître R. G. Delaney
Premier maître G. E. Crawley
Premier maître D. C. Norrad
Premier maître W. A. Roscoe
Maître J. M. Alexander
Maître G. Durst
Maître P. D. Freeman
Maître M. G. Lennie
Maître R. A. Morrison
Maître R. F. Mason
Maître P. H. Thomas
Matelot de 1^{re} classe H. L. Logan

M. H. HAZLEWOOD
Inspecteur des
services techniques



Section des systèmes électriques

Premier maître R. W. Bradstock
Maître J. R. Burrell
Maître J. A. Whittaker
Maître P. K. Doherty

Section de l'approvisionnement

Premier maître W. B. Erb
Maître G. H. Knox
Matelot de 1^{re} classe J. R. Peterson
Matelot de 1^{re} classe D.-J. Poirier
Matelot de 1^{re} classe G.-H. Thibault
Matelot de 1^{re} classe J. A. Burke

Secrétariat

M^{me} Mary Mitchell
M^{me} Sharon Hicks

Communications

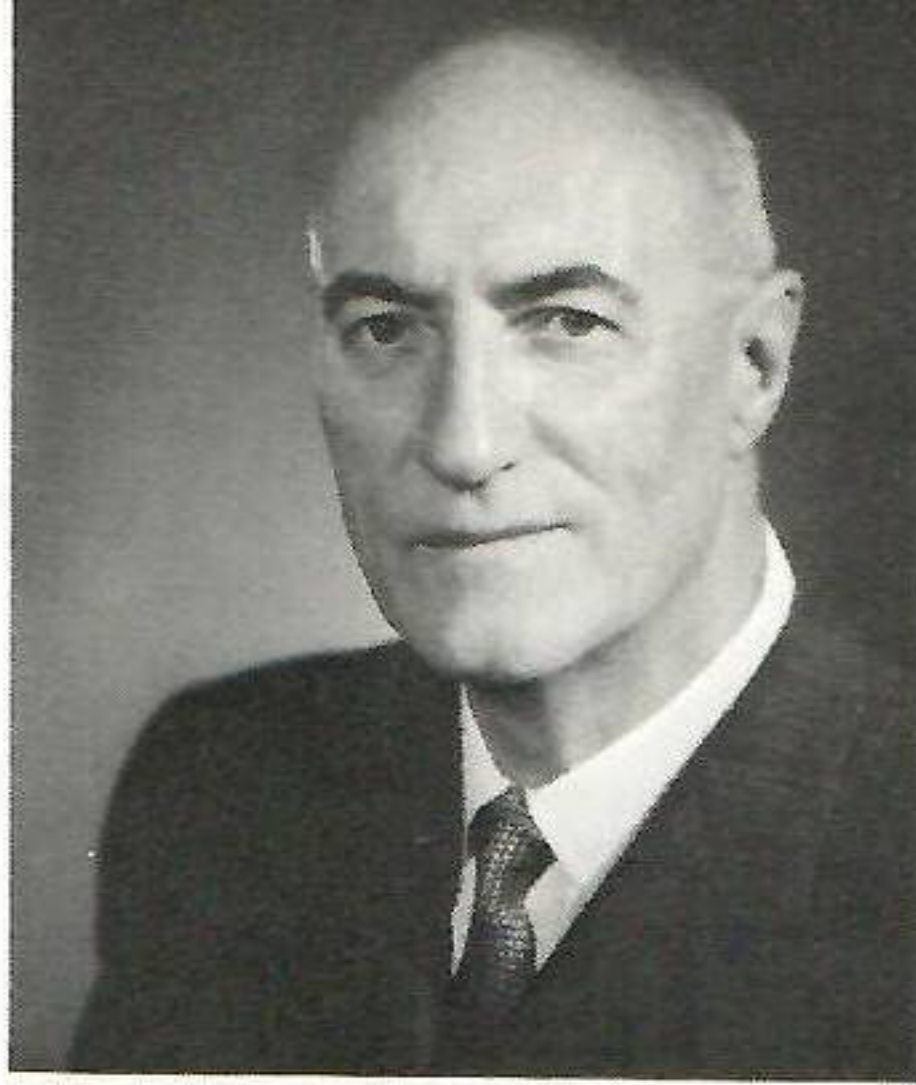
Matelot de 2^e classe P.-J.-Y. Boulet

LT K. FRASER
Inspecteur
de la construction



1^{er} MAÎTRE J. E. DICKSON
Inspecteur
des systèmes électriques





K. C. IRVING
Président

Les constructeurs

A l'occasion de la mise en service du *Preserver*, c'est avec plaisir que nous offrons nos meilleurs vœux au capitaine Mayo et à son équipage. Nous sommes vraiment enchantés de voir un officier originaire de notre ville assumer le commandement de ce bâtiment de soutien opérationnel.

Nous tenons également à remercier le ministère de la Défense nationale, le ministère des Approvisionnements et Services, l'Inspecteur principal de marine et son personnel, la Lloyd's Registry of Shipping, nos sous-traitants et fournisseurs, sans oublier nos propres employés, pour le travail magnifique que tous ont accompli en participant à la construction de ce navire hautement perfectionné.

L'exécution de ce contrat qui avait pour objet deux bâtiments de soutien opérationnel, et qui représentait le plus gros contrat pour la construction de navires au Canada, nous a permis de renouer avec le passé, du temps où Saint John était l'un des centres de construction navale les plus importants du monde.

Conscients d'avoir mené notre tâche à bonne fin, c'est avec un sentiment de légitime orgueil que nous disons adieu au *Preserver*.



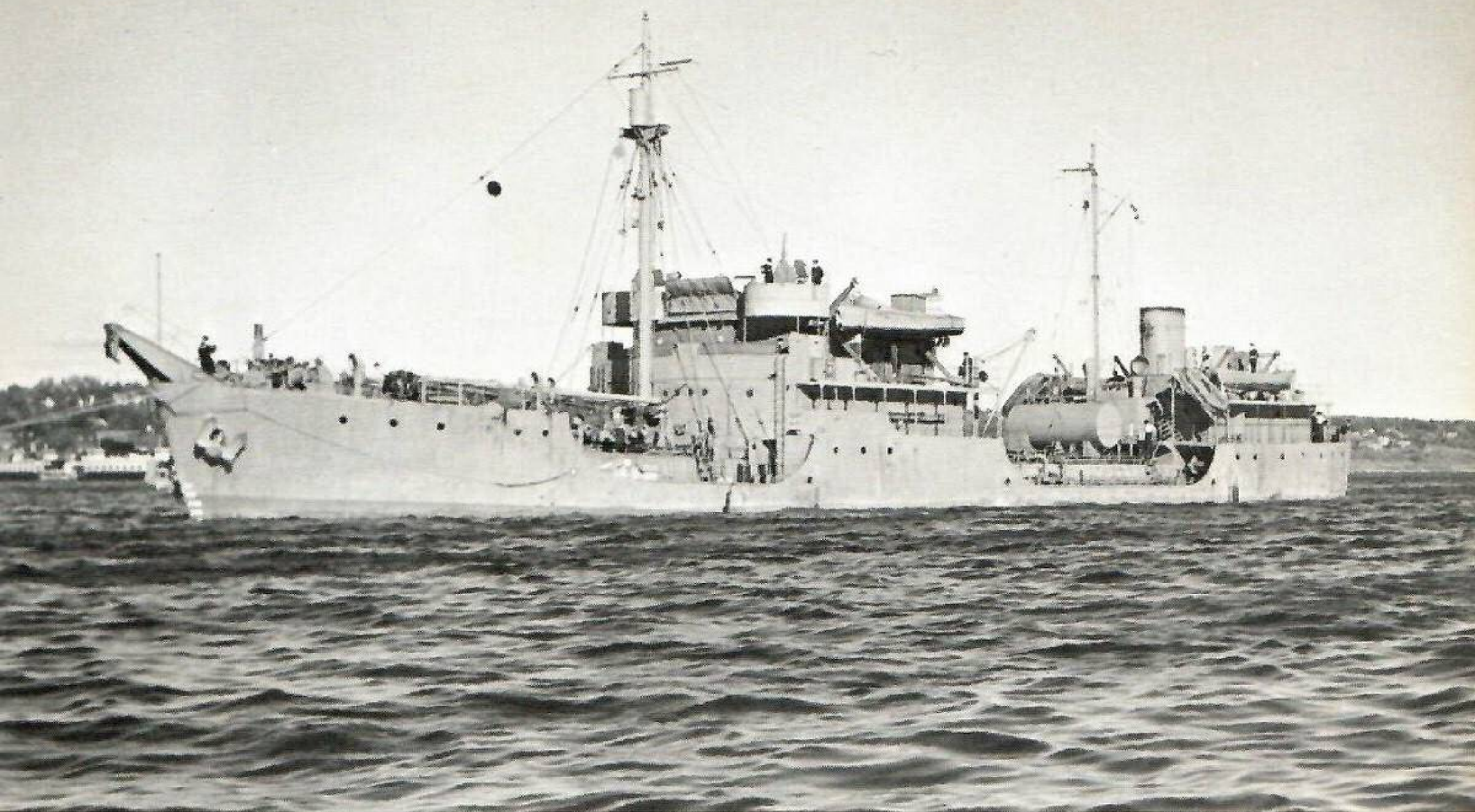


L'ÉCUSSON DU NAVIRE

BLASON: D'azur à la bouée de sauvetage d'argent munie de câbles d'or et chargée au point du chef d'une feuille d'érable tigée de gueules, et à l'intérieur du cercle une étoile rayonnante d'argent.

SIGNIFICATION: La bouée de sauvetage ou «life preserver» évoque le nom du navire, tandis que la feuille d'érable rouge rappelle la nationalité canadienne. L'étoile rayonnante au centre symbolise la fusée éclairante qui s'allume automatiquement quand la bouée touche la surface de l'eau.

COULEURS DU NAVIRE: Blanc et bleu.



L'héritage

Vers la fin de 1941, les vedettes *Fairmile* commencèrent à patrouiller les eaux littorales et à escorter les convois qui longeaient les côtes. Elles avaient pour tâche de repérer et d'attaquer les sous-marins. A mesure que leur nombre augmenta, il devint nécessaire d'équiper la flotte de bâtiments-bases, afin d'assurer leur entretien au loin, ainsi que leur ravitaillement en vivres et en combustible. Le commandant d'un ravitailleur était également chargé de contrôler les opérations d'une ou deux flottilles de vedettes.

Le *Preserver* fut l'un des deux bâtiments-bases construits en 1941, à l'intention de la flotte canadienne, par la Marine Industries Limited, à Sorel (Québec). Il fut mis en chantier le 10 juillet 1941, mis à l'eau le 21 décembre et la construction en fut terminée le 11 juillet 1942. Il mesurait 269 pieds de longueur et 44 pieds de largeur; son tirant d'eau était de 18 pieds et il jaugeait 4,670 tonnes. D'une puissance de 944 c.v., ses deux moteurs diesels, fabriqués par la Fairbanks-Morse Limited, lui permettaient d'atteindre une vitesse de 10 nœuds. Comme ce n'était pas un navire de combat, son armement restreint ne comptait qu'un canon de 4 pouces et deux canons de 20 mm. Sa capacité d'emmagasinage était plus remarquable; il pouvait transporter, en plus de 690 tonnes d'huile à moteur diesel pour ses propres besoins en carburant, 1,380 tonnes de mazout pour les autres navires et 170,940 gallons d'essence pour les vedettes.

Pendant la guerre, le *Preserver* a navigué entre Halifax, Saint John's (T.-N.), le détroit de Belle-Isle et l'île d'Anticosti. Sous sa direction, les vedettes des 71^e et 73^e flottilles exécutaient leurs opérations à partir des baies et des ports situés le long des côtes, et protégeaient le transport maritime à l'échelon local.

A la fin des hostilités, le *Preserver* mouilla l'ancre à Sydney (N.-É.) et tous ses approvisionnements furent débarqués en prévision de son désarmement. A bref délai, cependant, il reçut l'ordre de se rendre aux Bermudes, afin de ramener le matériel et le personnel de la Base canadienne de Somers Isles, où de nombreux bâtiments d'escorte s'étaient préparés à l'action.

Le *Preserver* fut désarmé à Shelburne (N.-É.) et cédé à la Corporation des biens de guerre le 4 janvier 1946.

A la fin de 1947, il a été vendu à la Marine péruvienne et en a fait partie sous le nom de *Mariscal Castilla* et, plus tard, sous celui de *Cabo Blanco*. Il a été mis hors de service en mars 1961.

L'ÉQUIPAGE DU NAVIRE



CAPITAINE M. W. MAYO

OFFICIERS

Capitaine M. W. Mayo, CD.....	Commandant
Commander C. M. Thomas, CD.....	Commandant en second
Lieutenant-commander K. Davies, CD.....	Officier mécanicien
Lieutenant-commander J. Garay, CD.....	Officier du pont
Lieutenant-commander J. J. Camerson.....	Commissaire
Lieutenant-commander J. Nethercott.....	Officier des opérations
Lieutenant E. R. Hunter, CD.....	Officier de l'aéronavale
Lieutenant J. O. Jenkins.....	Officier adjoint du pont
Lieutenant P. R. Neal.....	Officier des cargaisons liquides
Lieutenant F.-P. Galipeau, CD.....	Commissaire adjoint
Lieutenant W. D. McRitchie, CD.....	Officier des machines
Capitaine J. S. Czarnecki.....	Officier médecin
Officier commissionné C. LeBlanc.....	Officier des appareils du pont
Lieutenant F. King.....	Officier des chaloupes
Sous-lieutenant K. C. Beardmore.....	Officier des transmissions
Sous-lieutenant B. Blattman.....	Officier de l'information tactique
Sous-lieutenant D. S. Crooks.....	Officier des services hydrographique
Sous-lieutenant K. A. Olsen.....	Adjoint du commandant en second
Sous-lieutenant E. G. Richards.....	Officier des armes
Sous-lieutenant M. H. Cockerell	
Sous-lieutenant R. G. Weaver	

HOMMES

C1BN4 D. Sykes.....	Sous-officier senior
---------------------	----------------------

PONT

C2BN	E. A. Muise	LSBN	A. A. Larose	ABBN	G. Hepburn
P1BN	J. G. Barrette	LSBN	D. Maddeaux	ABBN	A. M. Lavalee
P1BN	E. J. Hall	LSBN	R. E. Patterson	ABBN	M. A. Potschobut
P1BN	H. J. Perry	LSBN	G. Shute	ABBN	G. Rioux
P1BN	G. C. Walsh	LSBN	G. Stewart	ABBN	E. K. Saunders
P2BN	J. Micallef	LSBN	C. J. Turvey	ABBN	B. N. Schick
P2BN	E. C. Thibbidao	LSBN	G. R. Wilson	ABBN	V. Ulianow
LSBN	M. J. Angell	ABBN	D. Bear	OSBN	A. W. Crocker
LSBN	J. Barnes	ABBN	G. J. Bens	OSBN	W. R. Cullen
LSBN	J. A. Burke	ABBN	D. M. Bourque	OSBN	E. N. Delhoy
LSBN	A. Clements	ABBN	B. J. Brooks	OSBN	M. Dubois
LSBN	G. Debellefeuille	ABBN	W. J. Bush	OSBN	L. Eustace
LSBN	G. Doyle	ABBN	G. F. Clarke	OSBN	M. Lapierre
LSBN	J. G. Harrison	ABBN	F. P. Coughlin	OSBN	K. Vingoe
LSBN	G. R. Hernden	ABBN	C. H. Dennis		

ARMES

P2WS	A. E. White	LSWS	B. C. Hausman	LSFC	D. C. Fleming
LSWS	R. E. Boon	LSWS	K. L. Legary	PISN	D. Clelland
LSWS	T. A. Carr	LSWS	J. MacGregor	LSSN	R. W. Hebden
LSWS	C. M. Farr	LSWU	J. R. Blue	LSSN	E. K. McLarty
LSWS	B. B. Forsyth	P2FC	W. F. Gallaher		

MACHINES

C1ER	N. W. Lennox	LSER	R. W. Hayden	LSHT	L. F. Gentles
C2ER	G. E. Crawley	LSER	M. E. Heal	LSHT	P. M. Harrod
C2ER	R. G. Delaney	LSER	T. A. Jenkins	LSHT	A. R. Quenneville
C2ER	R. A. MacVittie	LSER	E. C. Jewer	LSHT	G. W. Russell
P1ER	J. A. Alexander	LSER	H. L. Logan	ABHT	J. L. Lessard
P1ER	G. E. Durst	LSER	G. A. McKenna	ABHT	J. L. McLean
P1ER	P. D. Freeman	LSER	R. Miller	OSHT	B. Jamieson
P1ER	M. G. Lennie	LSER	J. Natte	CIET	R. W. Bradstock
P1ER	D. R. Mason	LSER	G. C. O'Neill	PIET	J. R. Burrell
P1ER	R. A. Morrison	LSER	W. P. Schedler	P2ET	P. K. Doherty
P1ER	P. H. Thomas	ABER	R. R. Baumhour	LSET	R. H. Bell
P2ER	B. C. Barker	ABER	W. E. Baycroft	LSET	F. M. Morehouse
P2ER	A. F. Brinston	ABER	A. S. Brown	LSET	A. J. Nicolson
P2ER	M. N. McCrimmon	ABER	K. A. Coleman	ABET	R. L. Berthelette
P2ER	R. Rodger	ABER	V. C. Marcale	ABET	R. J. Christopher
P2ER	G. A. Towill	ABER	B. L. Peterson	ABET	K. V. Franklin
LSER	J. A. Benson	C2HT	J. W. Ayres	ABET	O. M. Pare
LSER	J. E. Borkwood	P1HT	J. D. McKee	OSET	J. J. Pintal
LSER	I. D. Cameron	P2HT	J. W. Fauria	OSET	J. C. Rainville
LSER	G. G. Clarke	LSHT	D. G. Clarabut	OSET	J. Robitaille
LSER	J. A. Delwo	LSHT	R. J. Fetterly	P1LT	G. A. Faulkner
LSER	W. M. Duggan				

OPÉRATIONS

C2SG	F. G. McKee	LSRP	R. H. Firth	P1RM	E. E. Gale
P2SG	C. Richardson	LSRP	A. F. Murphy	P1RM	G. Whittle
LSSG	W. W. Mitchell	LSRP	K. Nickell	P2RM	H. G. Coleman
LSSG	J. Wind	ABRP	H. Fox	P2RM	D. L. McHattie
ABSG	J. Christenson	ABRP	G. C. Keeping	P2RM	P. D. Thrasher
ABSG	H. R. Hall	ABRP	C. A. Mosher	LSRM	B. E. Marryatt
ABSG	P. C. MacDonald	ABRP	M. H. Traa	LSRM	J. R. Misener
ABSG	I. Orichesky	OSRP	W. Densmore	LSRM	J. M. Trepanier
ABSG	H. E. Ward	OSRP	J. Duchesneau	ABRM	Y. P. Boulet
OSSG	D. Jones	OSRP	J. Gagnon	ABRM	D. G. Flye
P1RP	J. J. Gervais	OSRP	T. Hicks	ABRM	M. E. Lavergne
P1RP	J. W. Prince	OSRP	E. Hussey	ABRM	J. W. Poirier
P2RP	R. E. Turner	OSRP	A. Hustoft	LSMT	F. Bustard
LSRP	R. J. Adams	OSRP	J. Jolicœur		

AÉRONAVALÉ

P2AT	G. R. Joycey	LSABN	J. I. Bryant	ABABN	F. P. Danells
P2AT	J. A. Wickson	LSABN	W. W. Furtney	ABABN	A. P. Holden
P1ABN	J. A. Dark				

APPROVISIONNEMENT

P1MA	L. J. Leblanc	LSCK	R. M. Mercer	LSST	D. R. Carson
Cpl (L) X—		LSCK	W. J. Parcher	LSST	J. W. Denholm
Tech	D. E. Wigley	LSCK	H. T. Waller	LSST	J. G. Doucett
P1CA	R. E. Lorette	ABCK	J. D. Dacey	LSST	D. V. Goodridge
LSCA	D. J. Poirier	ABCK	R. K. Stevens	LSST	E. R. Hopkins
LSCA	G. J. Thibault	P2SW	W. V. Barron	LSST	J. E. Hunter
P2CF	W. L. Smith	LSSW	N. M. Campbell	LSST	E. L. McMurrer
LSCF	F. L. Wry	ABSW	C. E. Caldwell	LSST	C. A. Nisbet
C2CK	R. A. Mattsson	ABSW	G. R. Johnson	LSST	B. W. Power
P1CK	G. A. Goldring	C2ST	W. B. Erb	LSST	A. R. Russell
P2CK	B. Keeping	P2ST	G. R. Wainman	LSST	J. G. Toth
LSCK	L. J. Clark	P2ST	K. J. Wilton	ABST	R. Spence
LSCK	C. W. Craig	LSST	A. K. Ashmead	ABST	A. M. Whitworth
LSCK	R. M. Godfrey	LSST	L. T. Byers		