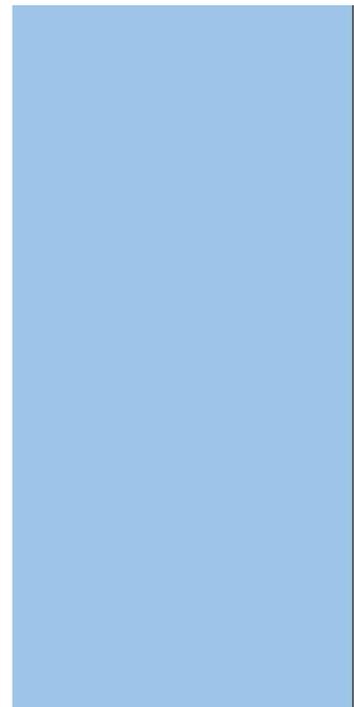


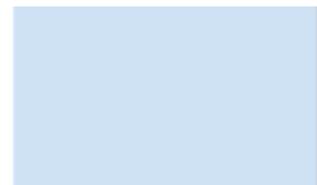
# THE LOGISTICIAN

Volume 11, numéro 4

16 décembre 2021



Dans cette édition



- Op FAUST - L'Armée canadienne à son meilleur!
- Jour du Souvenir 2021 - CILFC
- 3 CSU Web Tool

- *La 3 USC montre son savoir-faire et ses innovations*
- Cold Lake - BPM 503 et le nouveau PVD
- Terminal de transit intermédiaire : La gérance de l'environnement en action
- BPFC5004 Latvia – Nouveau bureau, nouveau départ
- Truckers' Roadeo - Edmonton
- Histoires du Camp Érable
- Combiner les études et l'expérience : L'importance de tous les niveaux de soutien
- Automatisation d'inventaires — Initiative révolutionnaire chez BFC Valcartier
- Le drapeau de la fierté hissé à Edmonton et à Wainwright
- l'exercice TECHNICAL SUPPORTER
- Truckers Roadeo - Gagetown
- Un logisticien reçoit le médaillon de l'Adjuc des FAC
- Dites bonjour à votre équipe de la haute direction de la logistique (2e partie)



**contactez-nous**

RCLSSecretariat-SecretariatduSRLC@forces.gc.ca

Adresse postale:

Royal Canadian Logistics Service Secretariat

National Defense Headquarters (Carling Campus)

101 Colonel By Drive

Ottawa, ON

K1A 0K2

Op FAUST - L'Armée canadienne à son meilleur!





1 - Convoi canadien prêt à rouler! Crédit photo: RCLSA

### Par John Page

Les Alliés, en particulier la 1<sup>re</sup> Armée canadienne, avaient fait une pause pour l'hiver à Nimègue et aux alentours, mais étaient prêts pour l'offensive du printemps; cela faisait suite au coûteux Pont trop loin du général Montgomery de l'opération MARKET GARDEN à l'automne, et à la bataille pour l'estuaire de l'Escaut et à l'ouverture des ports de la Manche par la 1<sup>re</sup> Armée canadienne avant Noël 1944. Après l'hiver de la faim de 1945, l'arrivée de la campagne du printemps Saison et la libération presque inévitable du Royaume des Pays-Bas, les puissances allemandes nazies se sont rendu compte qu'elles ne seraient jamais autorisées à abandonner un centimètre carré de terre devant le Rhin, le Hochwald et leur patrie. Leurs ordres étaient de se lever et de mourir, pour empêcher les Alliés d'accéder à la Patrie!

Au printemps 1945, les Alliés avaient été informés par le métro hollandais des horribles conséquences de l'hiver de la faim et du besoin immédiat d'aide humanitaire pour sauver le plus de civils possible. Des plans ont été rédigés et des ordres ont été donnés pour effectuer à la fois l'opération MANNA de la Royal Air Force (RAF) et les unités de soutien de l'Aviation royale canadienne (ARC) et l'Op CHOWHOUND de l'US Army Air Force (USAAF), pour fournir de l'aide humanitaire - principalement de la nourriture, carburant et fournitures médicales à la population néerlandaise affamée toujours derrière les lignes allemandes. Bien qu'une idée merveilleuse et que des tonnes de fournitures aient été larguées par voie aérienne, la plupart n'ont pas survécu à l'arrêt soudain lors de l'impact avec le sol; et la population locale a été débordée en essayant de collecter et de distribuer les fournitures en utilisant leurs maigres ressources.

À l'initiative du métro néerlandais, des autorités néerlandaises et des forces allemandes occupantes, un accord a été conclu pour permettre aux Alliés de livrer et de distribuer par camion, des quantités vitales de nourriture, de carburant et de fournitures médicales sous forme d'aide humanitaire, derrière l'allemand. à la population affamée, en collaboration avec les autorités locales. Le général Montgomery

a chargé la 1re Armée canadienne de la faire fonctionner, dans les limites des ressources allouées. En consultation avec nos agents de liaison néerlandais, les autorités locales - tant néerlandaises et allemandes, et les premières ressources intégrales et affectées du Canada, le plan et la coordination pour faire de cette opération tout à fait unique, le tout premier effort d'aide humanitaire canadien à grande échelle.

Ça a marché! En collaboration avec les autorités d'occupation allemandes, les autorités néerlandaises et Underground travaillant avec les Canadiens, et la Croix-Rouge néerlandaise - L'aide humanitaire a été fournie et distribuée selon une approche coordonnée et combinée et a veillé à ce qu'elle soit livrée et distribuée au besoin.



2 - Planification Op FAUST. Crédit photo: [www.canadaatwar.ca](http://www.canadaatwar.ca)

L'effort était énorme et impliquait le type de coordination et de liaison pour lesquels le Canada est depuis devenu réputé dans les opérations des Nations Unies et de l'OTAN, pour faire fonctionner les choses malgré les obstacles, en améliorant la communication et la compréhension, et en atteignant l'objectif.

En avril / mai 2020, le Canada et les Pays-Bas prévoyaient de célébrer le 75e anniversaire de leur libération et de reconstituer le miracle de l'Op FAUST en collaboration avec Keep Them Rolling (KTR), une organisation locale de passionnés de véhicules de la Seconde Guerre mondiale et l'Association de la service royal de la logistique du Canada (ASRLC), en amenant aux Pays-Bas jusqu'à 100 membres actifs et retraités des Forces canadiennes et leurs familles, et en les aidant à célébrer cette étape importante.

Malheureusement, en raison de la pandémie de COVID-19, nous avons été contraints de reporter notre participation prévue aux événements. Actuellement, le gouvernement des Pays-Bas, le gouvernement du Canada, Keep Them Rolling et ASRLC prévoient une célébration 75+2 en avril/mai 2022, si COVID-19 le permet. Nous avons déjà pourvu les 57 postes subventionnés et avons jusqu'à 40 places disponibles pour les voyageurs à plein tarif. Il nous manque environ 7 000 \$ pour nous assurer que les 25 membres entièrement subventionnés reçoivent le montant total de leur billet d'avion.

Notre intention est de subventionner les membres de la Force régulière et de la Réserve actuellement en service pour qu'ils puissent nous accompagner dans cette chance d'une vie, vivre cette célébration marquante, probablement la dernière avec de vrais vétérans de cette campagne, au coût d'environ. 5 000 \$ CAD par membre (selon le tarif aérien) plus assurance voyage env. 325,00 \$. Nous acceptons toujours les dons pour soutenir nos membres, que ce soit par l'intermédiaire de CanadaHelps (en notant l'Op FAUST 2020) ou de la Fondation canadienne des champs de bataille via [John.Page@forces.gc.ca](mailto:John.Page@forces.gc.ca).

Merci beaucoup pour votre soutien continu dans cette entreprise très utile.



## Jour du Souvenir 2021 - CILFC



Par Lt R.E. Smith



3 - Le soldat Jessica Picard récite "In Flanders Fields" pendant le service. Photo par : LT R.E. Smith.

Le commandant (Cmdt) du Centre d'instruction logistique des Forces canadiennes (CILFC), le Lcol Shawn Courty, et l'adjudant-chef du Centre d'instruction, l'Adjud Michael Delarge, accompagnés du colonel honoraire du CILFC, Col Barry Peacock, ont assisté à la cérémonie du Jour du Souvenir qui a eu lieu au parc des Waggoners à la BFC Borden. Des membres du peloton du personnel en attente d'instruction (PAI) du CILFC étaient également présents ainsi que d'autres spectateurs.

Le temps était couvert et frais. Le personnel du CILFC s'est réuni pour la cérémonie. L'aumônier du CILFC, le Capt Johnathan Wedel, a officié la cérémonie. Le poème "Au Champ d'honneur" du médecin canadien, le Lcol John McCrea, a été lu en anglais et en français. Le Lcol Courty et l'Adjud Delarge ont déposé une couronne au nom du personnel et des étudiants du CILFC.



4 - Le Cmdt du CFLTC, le Lcol Courty, et l'Adjud du TC, l'Adjud Delarge, saluent à lors qu'ils déposent une couronne au cénotaphe de Waggoners Park. Photo par : LT R.E. Smith.

En plus de l'équipe de commandement, Mme Daphne Kingsbury a également déposé une couronne au cénotaphe en l'honneur de son mari, le Maj S. D. Kingsbury. Les cendres du Maj Kingsbury sont enterrées au parc The Waggoners, avec les cendres de d'autres militaires ayant servi dans le Corps royal de l'intendance de l'Armée canadienne (CRAC), la branche de la logistique ainsi que leurs conjoints. Mme Kingsbury a grandi sur la base dans un logement familial (LF) située au 58 Sangro Loop. Suite à son déménagement, elle a rencontré son mari qui était dans l'Armée canadienne. Le futur Maj Kingsbury fut affecté à Borden et le couple s'est vu attribué le même LF que celui dans lequel Mme Kingsbury a grandi, le 58 Sangro Loop. Mme Kingsbury a fabriqué sa propre couronne à la main et l'a déposé au cénotaphe le Jour du Souvenir en l'honneur de son défunt mari. En plus des coquelicots sur la couronne qu'elle a fabriqué elle-même, d'autres membres du service ont également ajouté leurs coquelicots. D'autres coquelicots furent ensuite ajoutés ce jour-là. Mme Kingsbury quittera la région. Sa couronne a été recueillie et sera dorénavant placée au cénotaphe de Waggoners Park par le personnel du CILFC lors des prochaines cérémonies du Jour du Souvenir.



5 - Les membres de la section PAT du CFLTC se forment pour le service du jour du Souvenir au Waggoners Park. Photo par: LT R.E. Smith.



6 - Mme Daphne Kingsbury dépose une couronne au cénotaphe de Waggoners Park avec l'aide du commandant du CFLTC, le Lcol Courty. Photo par: LT R.E. Smith.

### 3 CSU Web Tool

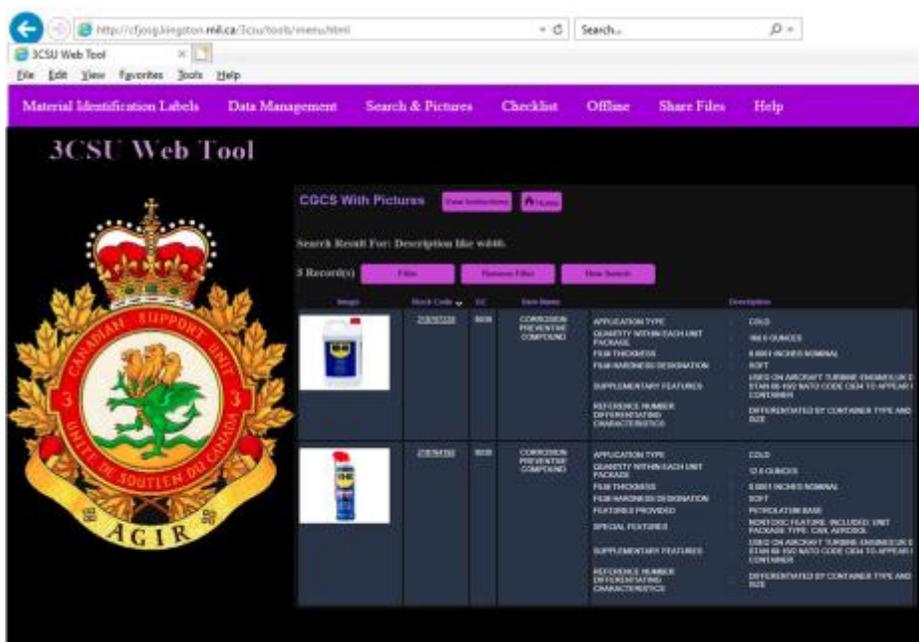


Par **plc J.Bergeron et Dominic Gérard**

<http://cfjosg.kingston.mil.ca/3csu/tools/Menu.html>

La 3e Unité de soutien du Canada (3 USC), située à Montréal, a pour mission de générer des capacités spécialisées en approvisionnement en soutien aux opérations des FAC, aux plans de contingence et à des exercices spécifiques dans le but de fournir un soutien matériel opérationnel. Afin de remplir son mandat, la 3 USC développe depuis de nombreuses années, ses propres outils informatiques pour faciliter la gestion de projets à grande échelle ainsi que la transmission d'un nombre important de transactions d'approvisionnement. L'expertise qu'elle a acquise au fil des années peut dans certains cas, être bénéfique à l'ensemble de la communauté des techniciens de gestion du matériel.

Le 13 octobre dernier lors de la téléconférence nationale des coordonnateurs locaux de soutien de la chaîne d'approvisionnement (CLSCA) du SMA(Mat), la 3 USC a présenté une application web qu'elle a développé récemment : le *3CSU Web Tool*. Cette application web est accessible sur le réseau étendu de la défense (RED) à tous les intervenants de la chaîne d'approvisionnement, quel que soit leur métier. Le *3CSU Web Tool* est un système de codes à barres pour faciliter l'identification physique du matériel, diminuer l'entrée manuelle de données dans le SIGRD et accéder facilement à des données extraites du SIGRD et du SCGC/CMGC ainsi qu'à un répertoire de photos.



7 - Montage de la page d'accueil du 3 CSU Webtool et du CGSC avec photos. Photo par: cpl c Bergeron.

Pour être en mesure d'utiliser toutes les fonctionnalités de cette application, il ne faut qu'une imprimante à étiquette ainsi qu'un lecteur de code à barres USB. L'impression des étiquettes à code à barres s'exécute de façon simple et rapide, en quelques clics. L'utilisation des étiquettes ne se limite pas à l'identification physique du matériel. Elle permet aussi, en scannant les codes à barres, de créer en format Excel des listes de chargements ou des listes de matériel pour effectuer les transactions de distribution/transfert dans le SIGRD. Il est également possible de comparer des listes de chargements afin d'identifier rapidement des écarts. Cette fonctionnalité peut servir notamment lors d'exercices, afin

de comparer les quantités de matériel envoyées en exercice et les quantités en main au retour de l'exercice. De plus, l'application permet d'obtenir une version avec photos et codes à barres des listes de vérification d'équipement (LVE) et du matériel en inventaire d'un magasin (ZSUPSTRIP).

Bref, l'identification adéquate et permanente du matériel permet une prise d'inventaire facile, rapide et précise. L'utilisation des codes à barres permet quant à elle l'acquisition de données avec rapidité et exactitude. Ces données peuvent ensuite être traitées de diverses manières, selon la tâche à accomplir. En attendant la mise en œuvre des projets *MISL* et *AIT*, le *3CSU Web Tool* met donc à disposition une solution intérimaire afin d'optimiser les fonctionnalités offertes par le SIGRD et d'accroître l'efficacité de la chaîne d'approvisionnement pour l'ensemble des intervenants.



8 - Scannage d'une étiquette créée à partir du 3 CSU Webtool. Photo par: MCpl Bergeron.

### *La 3 USC montre son savoir-faire et ses innovations*



**Par Lt(N) Jonathan Larochelle et Lt Rachel Poinvil**

Le 23 septembre, la 3e Unité de soutien du Canada (3 USC) a reçu la visite de la colonel Heather Morrison, commandant du Groupe de soutien opérationnel interarmées des Forces canadiennes (GSOIFC). Les techniciens en gestion du matériel ont alors tenu l'Opération DRAGON qui visait à démontrer les tâches quotidiennes et les innovations développées par leur unité.

La 3 USC, qui mérite d'être mieux connue, a le mandat de soutenir les opérations nationales et internationales des Forces armées canadiennes (FAC) en répondant aux requêtes matérielles des opérations domestiques ou expéditionnaires. L'unité fournit du personnel qualifié pour procéder aux

achats locaux, prépare et expédie du matériel provenant des dépôts ou des unités de génération de la force, et voit également au retour du matériel des missions.

L'Opération DRAGON comportait deux parties. La Col Morrison a participé à une chaîne de production allant de la réception jusqu'à l'expédition et elle a également pu s'initier au retour du matériel expéditionnaire au Canada.



9 - Colonel Morrison faisant la réception dans SIGRD du matériel avec un bar Code Reader gun du système DOST du 3 CSU pour expédition en théâtre. À sa gauche Caporal-chef Bergeron et Caporal-chef Lemieux. Photo par: Cpl Ringuette

### **Réception et expédition**

La commandante a pu réceptionner et expédier du matériel pour trois différentes missions. Cela lui a permis d'expérimenter différents types d'approvisionnements destinés au maintien en puissance, à l'achat local et au soutien national.

C'est lors de l'expédition d'une commande de matières dangereuses que les capacités du *Deployable Operational Support Tool* (DOST) et du Webtool, deux logiciels développés à l'unité, ont été mises en lumière auprès de la Col Morrison.

Le DOST permet de suivre et d'organiser la montée et le maintien en puissance de l'approvisionnement en facilitant l'entrée des transactions dans le système SIGRD. Il permet aussi d'effectuer des suivis holistiques sur les différents exercices ou opérations. Ce logiciel est la pierre angulaire des ouvertures et des fermetures de missions comme ce fut le cas lors de l'ouverture d'une composante d'Opération RÉASSURANCE en Lettonie.

Le Webtool est quant à lui un logiciel disponible sur le Réseau étendu de la Défense et il constitue une amélioration au Système de catalogage du gouvernement canadien. Il a été développé dans la dernière année et continue à être amélioré.



10 - Retour de théâtre transporté par un VTC-500 suite à l'inspection et étiquetage avec CF-942, De gauche à droite : Lieutenant-colonel Shamas, Commandant de la 3 USC, Colonel Morrison, Commandant du GSOIFC, Adjudant Simard, Capitaine Bagshaw, Caporal-chef Bergeron, Adjudant-chef Crocker, Adjudant-maître Trépanier et Réal La belle. Photo par: Cpl Ringuette

### **Retour de la marchandise au Canada**

La deuxième partie d'Op DRAGON a permis de montrer comment le matériel reçu des théâtres d'opérations transite par la section du mouvement. Cette dernière achemine le matériel vers la section Réception et dessaisissement où il est enregistré, nettoyé et inspecté.

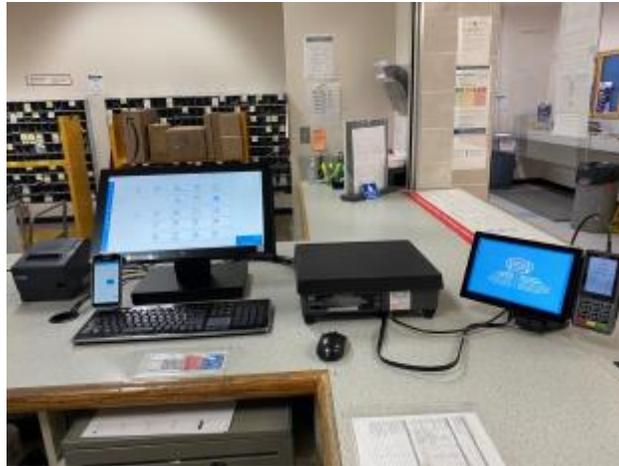
Cette phase finale a également permis de montrer les actifs dont la 3e USC dispose pour exécuter ses diverses missions. Par exemple, l'unité possède une flotte de VTC-500 (un véhicule de maintenance agile et robuste), entretenue à l'unité et permettant un déploiement rapide en théâtre et en exercice. Lorsque ces véhicules sont de retour, ils peuvent être décontaminés à l'unité si nécessaire, car la 3 USC possède une baie de lavage certifiée. Cela signifie que l'unité est en mesure de recueillir et de disposer adéquatement des résidus de terre collés sur ces véhicules ayant roulé en sol étranger.

Lors d'un dîner avec les membres, la Col Morrison a réitéré que la force de la 3e USC demeure la connaissance et la volonté de ses membres à innover et à développer des outils qui servent l'entière des FAC et du Service royal de la logistique du Canada.

## Cold Lake - BPM 503 et le nouveau PVD



Par cpl J.J.G. Hartnett



11 - Nouveau système PVD. Photo par: cplc Bard.

Le 15 septembre 2021, le bureau de poste militaire de la base des forces armées canadiennes de Cold Lake a fait l'acquisition du nouveau système point de vente de détail (PVD) de Postes Canada. Cet équipement technologique de pointe améliore grandement l'efficacité des opérations postales offertes aux clients. Ce PVD utilise un double écran, dont un permettant au client de voir en temps réel le détail de sa transaction; À titre d'exemples, et pour n'en nommer que quelques-uns, les prix du service demandé, les frais de douanes à approuver ou encore la possibilité de sélection de services optionnels. S'ajoute au PVD, un système mobile de point de vente (SMPV) fort utile puisqu'il permet, entre autres, la gestion des colis pesants, et le traitement des signatures des clients. Avec la venue du temps des Fêtes fort occupé, qui occasionne une charge supplémentaire de colis, de courrier et d'interactions avec les clients, ce nouvel PVD sera fort utile et apprécié puisqu'il facilitera et permettra l'optimisation de notre travail.

A l'aide de ce système, le repérage de colis, la recherche d'adresse postale et les messages d'informations se font en un tournemain. Il est possible de changer rapidement du menu commis au menu administrateur puisque toutes les opérations peuvent être complétées sur la même connexion. La navigation facile, redémarrage rapide du système et la possibilité de changement de la langue d'utilisation en font un outil de travail efficace, fonctionnel et agréable à utiliser.

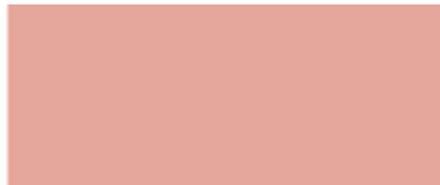
Une autre caractéristique intéressante du PVD est l'option : « pause ». Cette fonction nous permet de suspendre une tâche en cours afin de servir un client, pour ensuite revenir à la tâche précédente. Cette option génère une économie de temps, une efficacité autant pour le client que l'employé. Plus d'obligation de compléter la tâche en cours avant d'être en mesure de servir un client.

Ce système mise sur la satisfaction du client. Efficace, rapide et performant, il permet au commis de servir les clients immédiatement, sans égard à la tâche en cour.

En revanche, même si ce système est hautement plus performant, nous avons connu une période d'adaptation et dû faire face à une période de rodage afin de régler certaines difficultés. Mais après l'appropriation du fonctionnement du nouveau logiciel, le personnel a constaté rapidement les nombreux avantages de cette plateforme. Nous avons travaillé en étroite collaboration avec le service de soutien technique de Postes Canada afin de suggérer des solutions aux problèmes rencontrés avec le nouveau système. Toujours en collaboration avec Postes Canada, notre bureau a créé et mis en place un Plan d'action pour partager notre expertise à tous les autres commis des bureaux de poste qui recevront et utiliseront éventuellement cette nouvelle technologie. Profitant de notre expérience et de nos suggestions, Postes Canada a complété une mise jour du logiciel pour corriger et améliorer le système.

Ici au BPM 503 nous avons eu le privilège de faire partie de la première cohorte à utiliser le PVD. Technologie qui permet de rehausser l'efficacité et l'effcience de notre travail puisque la satisfaction de notre clientèle demeure notre priorité!

## Terminal de transit intermédiaire : La gérance de l'environnement en action

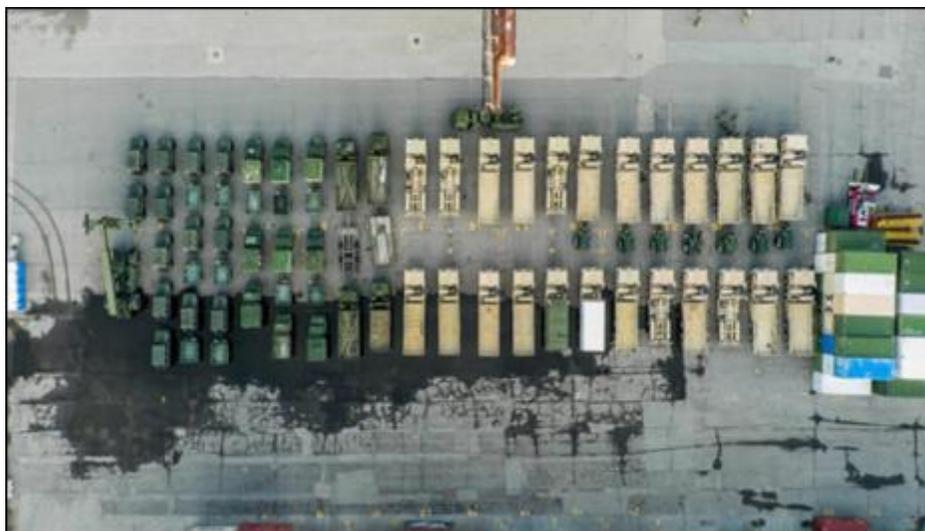


**Par Maj Alayna Kang, Capt Anatalie Melanson et Lt(N) Scott Wood**



C'est propre à quel point ? C'est la première question qui a été posée lors de la planification du Terminal de transit intermédiaire (TTI), qui s'est déployé en Lettonie pour traiter, nettoyer et rétrograder les véhicules de la région. La tâche semblait simple – des camions propres, des camions de navire – cependant, les chiffres de planification initiaux estimaient qu'il faudrait 36 heures pour nettoyer un système de véhicules blindés de soutien lourd (SVSA), ce qui laissait entendre que ce n'était peut-être pas si simple. En fin de compte, il faudrait un cadre de soutien opérationnel dynamique, une solution créative des problèmes et une équipe dévouée pour atteindre la norme de propreté nécessaire pour que l'équipement entre au Canada.

Un TTI est un « terminal situé le long de la ligne de communication stratégique qui fournit temporairement du soutien opérationnel » et qui est capable de fournir des fonctions de soutien disponibles dans un centre de soutien opérationnel. Cette organisation adaptée à la tâche, formée principalement par le Groupe de soutien aux opérations interarmées des Forces canadiennes (GSOIFC), était la solution pour répondre à la nécessité de rétrograder la flotte vieillissante et excédentaire de B à partir de deux théâtres d'opération. Le TTI a été centralisé dans un port de Riga, en Lettonie, afin d'optimiser les ressources et était responsable du traitement des principaux équipements, des équipements techniques spécialisés et des pièces de rechange de l'Op REASSURANCE et de l'Op UNIFIER. Le concept d'opérations est centré sur un plan de mouvements multimodaux, une chaîne de production de matériel et des opérations phytosanitaires robustes.



13 - Véhicules nettoyés rassemblés avant d'être appelés à l'avant pour être chargés sur le navire britannique, MV HURSTPOINT.  
Photo : Avr LeVasseur-Pearce, TFL Image Tech

Même si le volume d'équipement et de matériel était considérable, le plan des mouvements qui a mis en évidence la capacité des FAC à établir des partenariats efficaces avec les alliés pour assurer le maintien en puissance des opérations était plus remarquable. La ligne de communication terrestre utilisait une combinaison d'entrepreneurs et de soutien fournis par le Centre de contrôle des mouvements letton pour déplacer l'équipement des bases de théâtre respectives au port d'embarquement maritime où se trouvait l'TTI. Un navire du ministère de la Défense du Royaume-Uni

(ministère de la Défense) devait auparavant se rendre au Canada pour appuyer l'unité d'instruction de l'armée britannique Suffield (BATUS) afin de transporter l'équipement. Cette solution rentable a revalidé l'utilisation des navires du ministère de la Défense du Royaume-Uni comme option viable pour le transport maritime stratégique des FAC.



14 - Véhicules nettoyés rassemblés avant d'être appelés à l'avant pour être chargés sur le navire britannique, MV HURST POINT.  
Photo : Avr LeVasseur-Pearce, TFL Image Tech

La composante la plus intensive en ressources et en temps de l'TTI était l'Ops PS, communément appelée Ops Lavage, qui est un besoin de longue date pour l'équipement militaire qui revient au Canada. La norme de nettoyage, régie par l'Agence canadienne d'inspection des aliments (ACIA) et appliquée par l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC), équivaut essentiellement à la présence d'une cuillère à soupe de saleté sur un véhicule entier. Cette norme rigoureuse a toujours été difficile à atteindre pour les FAC et a souvent entraîné la mise en quarantaine de l'équipement au point d'entrée.



15 - Un membre de l'TTI effectue le nettoyage à sec. Photo : Avr LeVasseur-Pearce, TFL Image Tech



16 - Un membre du pont d'opérations PS nettoie le train d'atterrissage d'un veh. Photo : Avr LeVasseur-Pearce, TFL Image Tech

Il était entendu que le nettoyage des véhicules était une exigence, mais pourquoi? Eh bien, il s'avère que les espèces envahissantes et les risques zoonotiques constituent une menace importante pour l'écosystème et l'économie du Canada. On estime que les plantes envahissantes coûtent à elles seules 2,2 milliards de dollars chaque année en réduisant le rendement et la qualité des cultures, tout en augmentant les coûts de lutte contre les mauvaises herbes et de récolte. L'ACIA a déterminé que le risque de la Lettonie et de l'Ukraine était principalement lié au bétail par la grippe porcine africaine et la fièvre aphteuse, qui nécessiteraient une désinfection chimique supplémentaire avant l'arrivée au Canada. L'équipe a évalué toutes les politiques applicables mandatées par l'ACIA et a recommandé des procédures de nettoyage pour élaborer le plan et dresser une liste de l'équipement.



17 - Un membre de l'TTI nettoie un AHSVS sur les rampes des véhicules placées à l'intérieur d'une berme de carburant. Photo : Avr LeVasseur-Pearce, TFL Image Tech

Les considérations environnementales vont au-delà des répercussions sur le Canada. Il a été déterminé que les politiques environnementales locales exigeraient que toutes les eaux usées produites soient confinées afin d'empêcher le ruissellement de PP des véhicules ainsi que les savons et les solvants de pénétrer dans l'environnement letton. Contrainte par le temps et les retards dans l'industrie mondiale du transport maritime, l'équipe a travaillé rapidement pour trouver une solution. Armé d'une conception de site simple qui utilisait des tuyaux d'arrosage, des pompes de puisard de quincaillerie et

une série de bermes et de vessies trouvées dans le système d’approvisionnement des FAC, l’escadron de soutien du génie de l’Op REASSURANCE a pu résoudre le dilemme.



18 - Le cmdt Dét Con Mouv TTI et le OMTF regardent le départ du MV HURSTPOINT. Photo : Avr LeVa sseur-Pearce, TFL Image Tech

Avec le site établi au port d’embarquement maritime (PEM), l’TTI a entrepris le processus ardu de nettoyage des véhicules. Après 55 jours à marteler la saleté et à tirer les branches des recoins impossibles, l’équipement était prêt à être chargé sur le MV Hurst Point. Alignés, l’équipement était impressionnant, mais la mission n’était pas terminée une fois les rampes fermées et le navire mis à l’eau.

La dernière phase de l’opération a été la réception, la mise en place et le transport du matériel vers les destinations finales au Canada. La majorité du matériel était destiné à des clients de la région de Montréal, comme le 25 Dépôt d’approvisionnement des Forces canadiennes, le Camp temporaire relocatable de Laval et le Centre de mise en service de l’équipement de l’Armée. Cette phase du plan de mouvement a été assignée à la 4e Unité de contrôle des mouvements des Forces canadiennes (4 UCMFC), idéalement située à la garnison de la BFC Longue-Pointe, et un terminal intermédiaire arrière (TTI-arrière) a été établi dans le port de Bécancour.



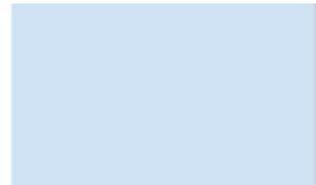
19 - Le Col Morrison, Cmdt GSOIFC, et l’Adjud Crocker, Adjud GSOIFC, prennent une photo de groupe avec des membres du groupe opérationnel TTI-Rear et BATUS Port à lors que le MV Hurst Point accoste le port de Bécancour. Photo : Lt(N) Wood – TTI-arrière O Ops

Comprenant les politiques strictes de rentrée, un plan d'urgence pour le nettoyage supplémentaire a été élaboré en utilisant un taux de défaillance optimiste de 5 à 10 %. Heureusement, les efforts déployés en Lettonie ont été couronnés de succès avec un seul véhicule qui n'a pas été inspecté. Une fois l'autorisation des inspecteurs reçue, l'équipement et le matériel ont été débarqués et mis en place à proximité pour permettre au groupe opérationnel du port BATUS de charger le MV Hurst Point avec son équipement. Au cours des deux semaines suivantes, le personnel des FAC a déplacé le matériel avec le MDN et les ressources contractuelles vers les destinations finales, ce qui a marqué la fin de l'opération.



20 - Membres du Terminal intermédiaire au Terminal à conteneurs de la Baltique à Riga, Lettonie 2021. Photo : Avr LeVasseur-Pearce, TFL Image Tech

## BPFC 5004 Latvia – Nouveau bureau, nouveau départ



Par sgt Richard Doucet



Nous, au Bureau de Poste Force Canadienne (BPFC) 5004, sommes venus dans ce beau pays qu'est la Lettonie pour l'Op Reassurance, qui fait partie d'une opération de cohésion et de dissuasion inter-militaire de l'OTAN, pour gérer et maintenir les opérations postales au Camp Adazi et dans la région. Avec en moyenne neuf nations différentes sur le camp, les choses peuvent parfois ressembler à une véritable ruche, en particulier pour le courrier. Je me préparais à cette mission en m'attendant à la passer dans un bureau de poste SEV (bureau de poste déployable) avec tout le confort de l'air conditionné et du chauffage central. Se faire dire quelques minutes après être descendu de l'autobus "vous déménagez" est à la fois stressant et excitant. Notre nouveau bâtiment était un poste de police militaire réaffecté, divisé en un bureau de l'aumônier d'un côté et un bureau de poste militaire de l'autre. Inutile de dire que la sécurité des finances et du courrier n'était pas un problème et que plus d'une demi-douzaine de travaux avec les charpentiers plus tard, sa capacité à servir de bureau de poste n'était pas un problème non plus.

Bien qu'une cérémonie officielle d'inauguration semble attrayante, le BPFC 5004 était heureux de se mettre au travail presque immédiatement. En effet, quelques jours à peine après l'ouverture officielle de notre nouveau bureau, plus de 1300 kg de courrier du moral est arrivés du Canada.

D'un début modeste dans un SEV postal à un espace de travail spacieux et privé à l'intérieur d'un immeuble ; quelle différence un déménagement de 75 mètres peut faire !





23 - Ancien BPFC5004 SEV Postal, Camp Adazi, Op Reassurance La tvia. Photo par: Sgt Doucet R.D.

## Truckers' Rodeo - Edmonton



Par Captain Lei Guo



24 - Le Cpl Jean-Boliver participe à une compétition de semi-remorque tandis que le Cpl Brown évalue. Photo par le CplC Shapka, 3 CDSG.

Le matin du 14 Octobre 2021, la Compagnie de Transport du 1er Bataillon des Services s'est réunie à la BS de la 3e Div - Edmonton pour participer au Rodeo annuel des camionneurs. Après un événement réduit l'année dernière en raison de la COVID-19, les Conducteurs de Matériel Mobile de Soutien (MMS) du bataillon étaient préparé à planifier et exécuter une compétition sécuritaire et mémorable. Après des

semaines de préparation et d'anticipation, les participants sont arrivés tôt, motivés et désireux de démontrer leur fierté de camionneur et leurs compétences professionnelles.

Le Roadeo des camionneurs a été organisé par la Compagnie de Transport pour honorer le Championnat de Conduite Sécuritaire des Forces Armées Canadiennes dont les origines remontent à 1948. L'objectif de l'événement est de promouvoir le professionnalisme des conducteurs et de donner l'occasion aux troupes de concourir avec les meilleurs de leurs pairs pour un sentiment d'accomplissement personnel. Le Roadeo est une occasion pour les Conducteurs MMS de démontrer l'attention aux détails et le sens technique qui les caractérisent comme les conducteurs professionnels des Forces armées canadiennes.



25 - Le Cpl Szkarlat manœuvre le MSVS SMP autour des cônes pendant la compétition. Photo par le Cpl C Shapka, 3 CDSG.

Cette année, trois classes de compétition ont été sélectionnées pour l'événement : MSVS SMP, Bus et Tracteur-Remorque. Les concurrents ont été évalués sur la serpentine, l'allée décalée, le virage à droite, la marche arrière à gauche, le dégagement décroissant, la marche arrière à l'extrémité droite, l'arrêt du jugement, le timing et les résultats du test écrit. Toutes les épreuves étaient basées sur un système de point. Manquer un virage ou une mauvaise évaluation des distances pouvaient entraîner des pénalités.

Après avoir manœuvré dans les ruelles et effectué quelques virages serrés, pour chaque catégorie, le vainqueur ultime était le suivant :

- MSVS SMP : Sdt(T) Michaud;
- Autobus : Cpl MacDonald; et
- Tracteur Semi-Remorque : Cpl Lachance.



26 - Cpl Taillon concourt dans la catégorie Autobus tandis que le Cpl Easton évalue. Photo par le Cpl Shapka, 3 CDSG.



27 - Le Cpl Szkarlat participe au MSVS SMP tandis que le Cpl Michaud évalue. Photo par le Cpl Shapka, 3 CDSG.

Tout au long de l'événement, des mesures de protection de la force contre la COVID-19 ont été observées pour minimiser les risques pour tous les participants et spectateurs. Celles-ci comprenaient l'assainissement des véhicules entre les participants et l'utilisation de masques lorsque des espacements de 2 m ne pouvaient pas être observés. Le personnel de l'événement est resté flexible face à l'évolution des restrictions, et la sécurité de toutes les personnes impliquées est restée la priorité du leadership.



28 - Le Cpl Robichaud fait passer l'autobus à travers les cônes pendant que le Sgt Lewis évalue. Photo par le Cpl Shapka, 3 CDSG.

Pendant que les Conducteurs MMS étaient occupés à montrer leurs compétences professionnelles, les Cuisiniers du 1er Bataillon des Services ont profité de l'occasion pour démontrer leur propre excellence technique en offrant un dîner BBQ. La journée s'est terminée avec la cérémonie de remise des prix, la remise des trophées et une photo de la compagnie pour célébrer l'événement.

Camion en marche!



29 - Compagnie de Transportation, 14 Oct 21. Photo par le Adj Sauve, 3 CDSB Wx.

## Histoires du Camp Érable



**Par Captain Gabriel Potvin-Larrivée**

Pendant le mois d'août 2021, une équipe de six membres du Operational Support Hub – South West Asia (OSH-SWA) et du Joint Task Force – Impact (JTF-I) basé habituellement au Koweït ont été envoyés au camp Érable à Erbil, dans la région du Kurdistan Iraquien pour effectuer une reddition de comptes matérielle et débiter une rétrograde de camp.

Camp Érable avait été aménagé en 2017 pour accueillir 240 personnes et est composé de trois bâtiments d'hébergement, de quatre entrepôts, un gymnase, ainsi que d'autres infrastructures.

Pendant trois semaines, l'équipe a effectué de l'inventaire, nettoyé & vidé des seacans, disposé du matériel, vidé deux entrepôts de matériels, ainsi que préparé des palettes d'équipements en vue de leur retour au Koweït. Ce travail crucial était d'une haute importance afin que les FAC rétablisse la reddition de comptes, vérifie et réduise le plus possible la quantité de matériel sur place et dispose de

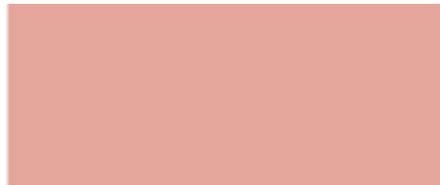
toutes équipements inutiles après plusieurs années d'activité dans ce camp. Directement sur le site, avec des ordinateurs portables à leur disposition, tous les ajustements ont été faits dans SIGRD assurant une exactitude dans le contrôle du matériel.

Le travail n'était pas facile ayant travaillé de longue journée à l'extérieur pendant des épisodes de smog jumelé avec des températures au-dessus de 40 degrés. L'équipe est par la suite revenue au Camp Canada au Koweït pour terminer leur tour et a le sentiment du devoir accompli.



30 - Droite à Gauche - Capt Gabriel Potvin-Larrivée, m 2 Ra yald Cool, Cpl Antoine Issa, Cpl Shane Keefe, Cpl Ronald Bondy, Sgt Dave Paré. Photo Par: Capt Gabriel Potvin-Larrivée.

## Combiner les études et l'expérience : L'importance de tous les niveaux de soutien



Par capc E.A. Eldridge



31 - capc Eldridge. Photo par: Cdr N. Bruzzone.

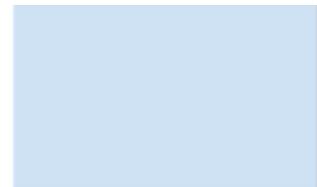
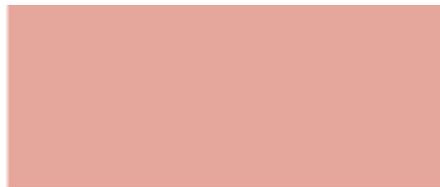
De nombreux officiers de la logistique cherchent à passer le plus de temps possible au niveau tactique. On pourrait dire que c'est pour cette raison que nous nous enrôlons. À ce niveau, on nous qualifie souvent de queue qui soutient les dents afin d'assurer le succès de la mission. À mesure que nous progressons dans nos carrières, et que nous nous éloignons du soutien de niveau tactique, nous découvrons que les activités de soutien ne peuvent pas être simplement définies comme « dents et queue ». Il y a certainement une queue de soutien avec un lien tactique direct et immédiat; toutefois, il y a un « wagon » opérationnel et stratégique plus large qui soutient, oriente et habilite la queue qui, à son tour, habilite les dents. Ce wagon contient les ressources et la politique. Il s'agit de l'endroit où les efforts de modernisation sont accomplis dans l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement de la Défense (CAD), ainsi que de la sphère dans laquelle le Directeur - Logistique de la Marine (D Log M) exerce ses activités, accomplissant la fonction critique de connexion du wagon à la queue au nom de la Marine royale canadienne (MRC).

J'ai récemment terminé des études supérieures (ES) subventionnées à HEC Montréal, où j'ai obtenu une maîtrise ès science en Gestion de la chaîne d'approvisionnement (GCA) mondiale. J'ai ensuite commencé à travailler au sein de la section de GCA du D Log M. La GCA est la capacité essentielle qui connecte l'aspect tactique de la logistique et les fonctions et la politique de soutien opérationnel/stratégique, et coordonne les activités dans l'ensemble de la chaîne. Ce que j'ai appris pendant mes ES s'applique directement à la manière dont le D Log M établit un lien entre les concepts de maintien en puissance de haut niveau et les pratiques exemplaires du secteur privé pour fournir un soutien logistique efficace au niveau tactique à la MRC. Ce domaine d'études m'a permis de distinguer la convergence et la divergence des activités à tous les niveaux de soutien et d'en comprendre la signification d'un point de vue holistique et intégré. Cette expérience me permet de donner le conseil

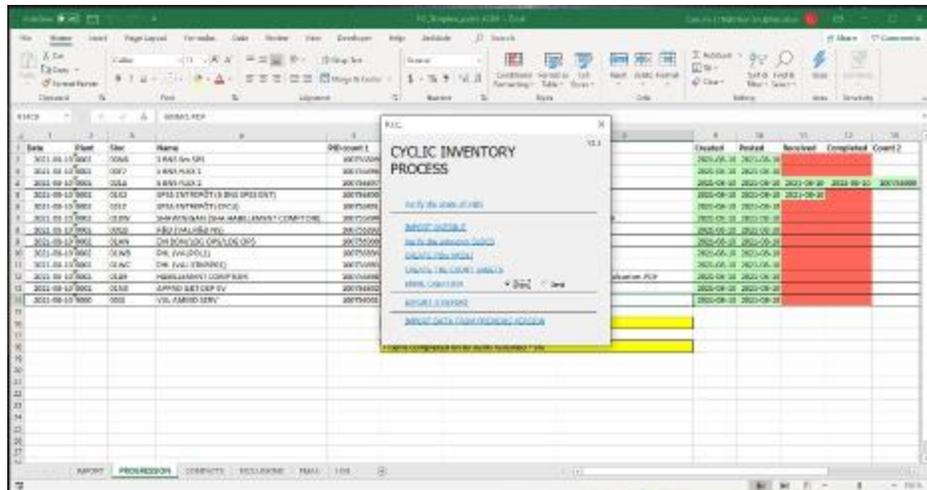
suivant : La GCA intègre la logistique, mais la logistique, même si elle est une pièce importante, n'est pas la GCA. La GCA est une activité plus large, et les deux termes ne sont pas interchangeables. Nous (le SRLC et les FAC) commençons à comprendre cette différence importante alors que nous nous efforçons d'incorporer la GCA à nos pratiques opérationnelles institutionnelles, mais cette incorporation doit aller au-delà de l'objectif à court terme d'avoir une CAD modernisée. Les FAC ont besoin que les officiers de la logistique, dans toutes les spécialisations, poursuivent activement les recherches dans ce domaine d'études et continuent d'intégrer les pratiques exemplaires actuelles dans l'organisation. Cette façon de faire assurera que nous puissions, en tant que branche, continuer de fournir aux dents, pendant de nombreuses années à venir, des pratiques opérationnelles rapides, souples, pertinentes et axées sur le processus.

Je suis récemment revenue de l'Ex SEA BREEZE 21, dans le cadre duquel j'ai été chargée de diriger les activités de mentorat en matière de logistique avec la Marine ukrainienne, qui est axé sur l'avenir et cherche à moderniser son organisation afin d'être mieux harmonisée aux normes de l'OTAN. Ce regard vers l'avenir met notamment l'accent sur le renforcement des fonctions de soutien opérationnel et stratégique. Nous avons travaillé sur une grande variété de sujets, tels que la gestion de contrats, l'élaboration de politiques, la délégation de pouvoirs et l'interopérabilité de tous les éléments ainsi qu'avec les forces partenaires de l'OTAN—les activités qui font partie du wagon. Cette expérience, jumelée à mes études en GCA, a renforcé la valeur de fonctions de soutien opérationnel et stratégique fortes faisant partie d'une approche de soutien holistique, et les progrès que le SRLC doit toujours accomplir.

## Automatisation d'inventaires — Initiative révolutionnaire chez BFC Valcartier



Par Lt. Jonas Cancino



32 - Procédures d'inventaire cyclique. Photo par: Lt. Jonas Cancino.

Un humble informaticien en avait assez des procédures répétitives associées à son travail et a décidé un jour qu'il en avait assez. Il a appris de lui-même un nouveau langage de codage et a été confronté à un long parcours d'essais et d'erreurs de programmation dans l'espoir de se faciliter la vie (ironiquement). Après quelques mois, son ardeur au travail et sa persévérance ont donné des résultats surprenants se traduisant par des centaines d'heures de travail économisées et ce tant pour lui que pour son équipe. Non, ce n'est pas Elon Musk. Il s'agit de M. Pierre Paquet.

M. Pierre Paquet a réussi à révolutionner les processus d'inventaires mensuels que l'équipe de SCCA de la BFC Valcartier a mis en place. Rassurez-vous, nous continuons à effectuer les transactions traditionnelles du SIGRD requises (MI24, MI31, etc.). Le principal changement qui s'est produit est que nous ne faisons plus ces transactions manuellement. Pour les 26 MRP dont nous sommes responsables et les 150 SLOC qu'ils incluent, nous pouvons maintenant vérifier les articles à compter, créer des documents d'inventaire physique, créer des feuilles de compte et les envoyer par courriel avec une seule personne et ce en moins de 30 minutes. Pour les non-initiés au domaine de l'approvisionnement, cela nécessiterait normalement une équipe de 10 à 15 membres travaillant sans interruption pendant environ une semaine.

Tout au long de l'année dernière, l'équipe SCCA a mis en place le PIC (Procédures d'inventaire cyclique) pour réguler les inventaires de l'ensemble du 5e Bataillon de Svc. Le PIC est un programme Excel codé en VBA qui utilise des macros pour lier Excel au SIGRD, importer les données d'articles à compter, automatiser les transactions SIGRD pour le PID et la création de feuilles de compte, puis créer et envoyer des courriels aux membres responsables de chaque SLOC avec les feuilles de compte en pièces jointes. En permettant à l'ordinateur de faire ce qu'un technicien en gestion du matériel ferait normalement, nous avons économisé des millions de dollars en erreurs et d'innombrables heures de travail au niveau des ressources humaines. En fait, le programme a remporté un tel succès que nous avons commencé à distribuer ce logiciel aux unités de première ligne de Valcartier qui ont manifesté

leur intérêt (5 RGC, QGET 5 GBMC, 5 PPM) et nous coordonnons actuellement la distribution aux équipes SCCA dans d'autres BFC.

Pour ceux qui souhaitent profiter des avantages de cette initiative exceptionnelle, mon équipe et moi commençons à effectuer des tests virtuels du PIC au cours de la première semaine de chaque mois à partir de septembre 2021. Nous sommes impatients d'avoir de vos nouvelles!

## Le drapeau de la fierté hissé à Edmonton et à Wainwright



Par Maj Tahir Malik



33 - (G-D) Le caporal Alexanne Filion et le matelot de 1re classe Catherine Wickman exhibent le drapeau de la fierté au détachement Wainwright, Base de soutien de la 3e Division du Canada Edmonton, le 23 juin. Photo par le Cpl Djalma Vuong-De Ramos.

Le 23 juin, le major Tahir Malik et l'adjutant-maître Danylo Denkowycz, de la Compagnie de soutien logistique, ont donné le coup d'envoi à la Semaine de la fierté 2021 au détachement Wainwright, Base de soutien de la 3e Division du Canada (BS 3 Div CA) Edmonton, en hissant le drapeau de la fierté pour souligner et célébrer la diversité de tous les membres LGBTQ+ des Forces armées canadiennes.

La BS 3 Div CA Edmonton a également hissé le drapeau de la fierté le 30 juin.



34 - (G-D) Le sergent Nicholas Sawisky, l'adjudant-maître Danylo Denkowycz, le caporal Alexanne Filion, le matelot de 1re classe Catherine Wickman, le major Tahir Malik et le capitaine Gordon Olson se tiennent à côté du drapeau de la fierté à l'entrée du détachement Wainwright, Base de soutien de la 3e Division du Canada Edmonton, le 23 juin. Photo par le Cpl Djalma Vuong-De Ramos.



35 - Le sergent Nicholas Sawisky (complètement à gauche) et le matelot de 1re classe Catherine Wickman (centre gauche) regardent le caporal Alexanne Filion hisser le drapeau de la fierté au détachement Wainwright, Base de soutien de la 3e Division du Canada Edmonton, le 23 juin. Photo par le Cpl Djalma Vuong-De Ramos.



36 - Le drapeau de la fierté inclusive flotte à l'extérieur du Centre d'enseignement de la Base de soutien de la 3e Division du Canada Edmonton le 30 juin. Photo par le caporal Wes Pfneisl, Imagerie de la Base de soutien de la 3e Division du Canada Edmonton.

## l'exercice TECHNICAL SUPPORTER



Par Lt Allison Benoit



37 - Participants à l'exercice effectuant une évaluation de la capacité du Hercules C130 à l'aéroport international de Saint John après avoir effectué une reconnaissance de l'aéroport. De gauche à droite : ens 2 Jacob Takacs, ens 2 Josee Arsenault, Lt Benoit Allison, et Lt Mike Hillier. Photo – WO Malcolm Lapointe.

En tant que générateur principal de force de l'Armée canadienne, la 5e Division du Canada poursuivra sa participation dans tous les divers aspects de la formation menant à un haut niveau de préparation opérationnel vers un chemin conduisant au niveau de préparation élevé (CCNPE) et un haut niveau de préparation (HNP), tout en suivant les mandats nationales et expéditionnaires d'un HNP. Cela étant dit, les officiers subalternes au sein des services techniques doivent suivre la formation tutoriel S4 présenté dans des conditions réalistes afin de les munir avec les compétences nécessaires du niveau opérationnel S4. Cependant, les contraintes principales de cette formation consistent à l'identification d'un endroit

approprié, établir un temps idéal mais aussi avoir les personnes ressource pour la génération d'un scénario réaliste. Contrairement aux armes de combat (A cbt), les membres du soutien logistique au combat (SLC) doivent fournir un soutien réel continu pendant les exercices ce qui leurs laisse rarement l'occasion de pratiquer leurs propres compétences techniques. L'exercice TECHNICALSUPPORTER fut donc établi étant une occasion d'effectuer une formation de base améliorée bâtissant sur les connaissances de la doctrine et principes enseignés dans les cours de métiers au Centre d'instruction de logistique des Forces canadiennes (CILFC).

Au cours de l'exercice TECHNICALSUPPORTER, un environnement de simulation contrôlé fut construit afin de créer les conditions réalistes permettant aux officiers subalternes de faire face au facteur humain tout en mettant en pratique les aptitudes acquises en classe ainsi que l'application de leurs connaissances doctrinales. L'utilisation d'infrastructures civiles, d'aéroports internationaux, de relations d'entreprise et surtout, l'emploi d'acteurs civils représentant des chefs d'entreprise et politiques, les participants à l'exercice furent immergés dans un déploiement humanitaire international fictif en tant que groupe de travail S4.



38 - Le directeur de l'exercice effectue l'exposé sur le renseignement du J2 de l'exercice avec l'APT au poste de commandement.  
Photo – Lt Benoit Allison.



39 - Le lieutenant Mike Hillier dirige un engagement de leadership clé avec des acteurs jouant le rôle du maire, du chef de police et du chef de l'administration. Photo – Mrs. Megan Leslie.

L'exercice fut divisé en trois phases. La phase I, consistât à la préparation et planification du pré-déploiement, comprenant un exercice sur table (XT) de l'opération RENAISSANCE SLC. De plus, le

groupe-cible principal de l'instruction (GCPI) dû préparer des modèles de reconnaissance, examiner la doctrine et effectuer la préparation logistique de la zone touchée en vue du déploiement. La phase II commença par un déploiement à partir de la Base de soutien de la 5 Division du Canada (BSDC) Gagetown au lieu de l'exercice dans les environs de Saint John, au Nouveau-Brunswick. Dès son arrivée en théâtre, la GCPI rencontra les objectifs S4 requis pour l'exercice, comprenant la reconnaissance des aérodromes et de la mobilité au sol, des contrats avec des « propriétaires d'entreprise », des engagements des relais d'influence avec des « leaders politiques » et l'évaluation des capacités de mobilité aérienne et de mouvement. Dans le soucis d'améliorer le scénario de formation, la GCPI pu rencontrer des propriétaires d'entreprise aux personnalités uniques ainsi que des dirigeants politiques possédant des programmes ayant un mécanisme d'évaluation des réactions et réponses de la GCPI à la préparation des officiers subalternes au facteur humain rencontré à l'étranger.

La phase III fut conclue avec le redéploiement, le compte rendu après action (CRPA) et la reconstitution du GCPI. À la fin de l'exercice, tous les participants eurent rencontré les objectifs de formation S4 et revinrent aux seins des services techniques avec de nouvelles connaissances ainsi qu'avec des compétences opérationnelles en vue des prochains déploiements nationaux et internationaux.

## Truckers' Rodeo - Gagetown



**Par ens 2 Jacob Takacs**



*40 - Participants au 'Trucker Rodeo 2021' du 5 CDSB Gagetown. Crédit photo - Cpl Jean-Francois Tremblay*

Auparavant tenu en tant qu'évènement à l'échelle des Forces Armées Canadiennes (FAC), le Championnat de Conduite Sécuritaire des Forces Canadiennes (CCSFC) comprenait une série de compétitions locales, régionales et nationales. Cet évènement permet de promouvoir la camaraderie ainsi que le renforcement du moral, mettant à l'épreuve les compétences de nos conducteurs dans un contexte compétitif. En tant que générateur de forces primaire d'Opérateurs de Matériel Mobile

Soutien (OP MMS) pour la 5e Division du Canada, il est non seulement essentiel de récompenser nos membres pour leurs travail acharné, mais aussi leurs fournir un environnement sécuritaire dans lesquels ils peuvent démontrer et approfondir leurs habiletés. Cette année, dans le but de revitaliser le CCSFC et de reconnaître les efforts et dévouement démontré par nos troupes, la Compagnie de Transport, une sous-unité des Services Techniques du BS 5e Div du Can, a organisé un “Routéo” locale.



41 - Le Cpl Andrew Liska (juge) évaluant le Sdt Valérie Gilbert (participante). Crédit photo - Cpl Jean-Francois Tremblay.

Une invitation à prendre part à l'évènement fut lancée à tous les participants admissibles de la 5e Div du Can. Malheureusement, en raison des restrictions imposées par la COVID-19, la participation a dû être limitée à la région de la BS 5 Div C Gagetown. L'évènement compris des circuits pour le Camion porteur (5 tonne), MSVS, autobus 44-Passager, et Camion remorque et c'est déroulé sur une période de deux jours. Les concurrents furent évalués pour leurs capacités à manœuvrer la plate-forme de leurs choix sur un circuit chronométré de 5 obstacles. Pour les rangs juniors, un évènement de « discipline de route » a pris place afin d'évaluer leurs compétences en navigation cartographique avec lesquels ils devaient atteindre des points de contrôles où leurs connaissances de l'histoire du métier OP MSS fut mis à l'épreuve.



42 - Des évaluateurs remettant en état un obstacle après le contact avec le 5 tonnes. Crédit photo - Cpl Jean-Francois Tremblay.

Cet évènement était une expérience extrêmement enrichissante tant pour le personnel organisateur que pour les concurrents. La Compagnie de Transport de la Branche des Services Techniques de la BS 5e Div est impatiente d'accueillir un autre Routéo l'année prochaine. Cet évènement porte une grande importance dans l'histoire du métier d'OP MSS et continue une longue tradition. Cette épreuve est l'occasion idéale pour nos membres à démontrer leurs capacités de conduite tout en améliorant l'esprit de corps et l'amitié. Tout ceci fût possible grâce au dévouement et à l'extraordinaire travail du Cplc Shirley (événement OPI).



43 - MSVS complétant l'obstacle de l'espace confiné. Crédit photo - Cpl Jean-Francois Tremblay.



44 - Sgt Harry Broussell (juge) mesurant la distance d'arrêt. Crédit photo - Cpl Jean-Francois Tremblay

## Un logisticien reçoit le médaillon de l'Adjuc des FAC



Par l'Avr(C) Aiden Patterson



45 - Le médaillon de l'Adjuc des FAC est remis à l'Avr Chris Lenz. Photo - Mat 2 Gonzalez, Services d'imagerie de la 12e Escadre

Le 26 juin 2021, lors de la visite du Chef d'état-major de la défense par intérim à la 12e Escadre, le Pm 1 Gilles Grégoire, adjudant-chef des Forces armées canadiennes, a remis le médaillon de l'adjudant-chef des Forces armées canadiennes à l'Avr Chris Lenz, administrateur des ressources humaines au 423e Escadron d'hélicoptères maritimes, en reconnaissance de son dévouement exceptionnel et de son influence positive en cette période inédite.

La citation se lit comme suit : « Le rendement de l'Avr Lenz a été supérieur aux attentes au cours de la dernière année. L'Avr Lenz a assumé les préparatifs administratifs pour plusieurs déploiements, tant

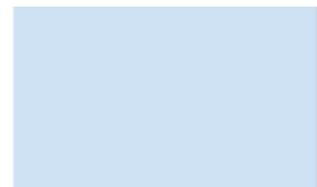
nationaux qu'internationaux, et est devenu spécialiste de l'escadre en matière d'allocations. L'Avr Lenz a mené une initiative visant à faire du processus de dotation du 423e Escadron un processus entièrement électronique en créant plusieurs des formulaires dans ses temps libres et en collaborant avec le quartier général afin de simplifier les processus. L'Avr Lenz donne un bon exemple aux techniciens, au personnel navigant et à ses collègues logisticiens. Le militaire rencontre régulièrement ses homologues de la 12e Escadre dans la salle des rapports pour les aider à comprendre les nouvelles procédures administratives et à pallier les pénuries de personnel.

Pendant les opérations de récupération visant le Stalker 22, l'Avr Lenz a aidé à fournir un soutien administratif empreint de compassion aux proches ainsi qu'aux membres de l'escadron. Pendant l'opération LASER RESTRICTIONS, l'Avr Lenz a demandé et obtenu un ordinateur portable pour travailler à distance pour assurer le soutien administratif de l'escadron et des opérations de déploiement. En plus de ses fonctions au sein de la salle des rapports de l'escadron, l'Avr Lenz participe également aux activités de mieux-être de l'escadron et veille au bon déroulement des cérémonies de remise de distinctions honorifiques.

L'Avr Lenz a également participé au groupe de travail des adjudants-chefs de la 12e Escadre, mis sur pied pour trouver des solutions aux problèmes soulevés par son personnel. L'Avr Lenz mérite sans contredit cette reconnaissance pour son dévouement et son influence positive sur le 423e Escadron, la 12e Escadre et l'Aviation royale canadienne. »

L'Avr Lenz demeurera sur la côte est, ayant été affecté au NCSM ST. JOHNS dans le cadre de la période active des affectations (PAA) de cette année. Il tarde à l'Avr Lenz de participer à son premier déploiement dans un nouvel environnement stimulant, mais qui lui permet de maintenir des liens avec la communauté des hélicoptères maritimes.

Dites bonjour à votre équipe de la haute direction de la logistique (2e partie)



En tant que communauté, nous sommes privilégiés de compter dix-sept de nos collègues du SRLC dans les postes de leadership d'ajuc/de pm 1 les plus élevés au sein des FAC. Ces ajuc/pm 1 occupent des postes qui apparaissent dans les listes de postes clés, de nominations supérieures et de postes de commandement et ont été choisis dans le cadre d'un processus du conseil chargé de la relève auquel participent d'autres ajuc/pm 1 admissibles, indépendamment du métier. Le SRLC est fier d'avoir presque 25 p. 100 de ses ajuc/pm 1 qui occupent ces postes importants. Cette situation fait en sorte

que le SRLC a une place importante à la table et des voix qui sont bien placées pour défendre les intérêts de notre organisation pour des années à venir. Nous vous invitons à faire la connaissance de la plupart de ces dirigeants en cliquant sur le lien des notices biographiques du Directeur - Nominations supérieures ci-dessous.

[http://cmpapp.mil.ca/dgmc/fr/biographies/resultats-chefs.asp?mAction=getResults&txtLastName=&txtTitleWords=&selK\\_Rank=0&mListType=AddressCards&btnSubmit](http://cmpapp.mil.ca/dgmc/fr/biographies/resultats-chefs.asp?mAction=getResults&txtLastName=&txtTitleWords=&selK_Rank=0&mListType=AddressCards&btnSubmit)

Pm 1 D.E. Campbell, MMM, CD – Premier maître du Collège des Forces canadiennes

Adjuc D.G. Clark, CD – Adjudant-chef de liaison des FAC à Anciens combattants Canada

Adjuc D.J.A. Cormier, CD – Adjudant-chef de formation du Groupe de soutien en matériel du Canada

Adjuc B. Crocker, CD – Adjudant-chef du Groupe de soutien opérationnel interarmées des Forces canadiennes

Adjuc D.B. Farr, MMM, CD – Adjudant-chef de la 19e Escadre

Adjuc J.F.P. Fleury, CD – Adjudant-chef du Directeur général - Rémunération et avantages sociaux

Adjuc S.N. Forward, CD – Secrétariat de lutte contre le racisme, conseiller militaire principal

Adjuc M.J.M. Godin, CD – Conseiller de groupe professionnel du corps de pm 1 / adjuc

Adjuc T.L.S. Graham, MMM, CD – Adjudant-chef du Service de l'aumônerie royale canadienne

Adjuc D.S. Griffin – Adjudant-chef de l'assistant du juge-avocat général (région de l'Est)

Pm 1 N.T.L. Leavitt – Premier maître du Soutien logistique du combat maritime / Pm 1 d'armée du Service de la logistique

Adjuc G.R.C. McCann, MMM, MSM, CD – Adjudant-chef du commandement, Chef – Conduite professionnelle et culture

Adjuc D.F. McNeil, CD – Adjudant-chef du Juge-avocat général adjoint Gagetown

Adjuc J.B. Poirier, CD – Adjudant-chef de la 12e Escadre

Adjuc J.J.J. St-Laurent, CD – Adjudant-chef du Service royal de la logistique du Canada

Adjuc P.R.H. White, CD - Adjudant-chef du Juge-avocat général adjoint Petawawa

Adjuc S.R. Wilson, MMM, CD – Adjudant-chef du Chef – Développement de la force

## Le Bulletin du SRLC - Restez à l'écoute!



Nous aimerions remercier tous ceux et celles qui ont contribué au Bulletin du SRLC. Alors que nous continuons à vous soutenir, nous aimerions avoir de vos nouvelles. Votre texte, d'au plus 500 mots, doit nous être soumis dans les deux langues officielles avant la date limite de soumission. Malgré que nous encourageons la rédaction d'articles individuels au plus bas niveau, l'accord et la vérification de la chaîne de commandement devraient être obtenus afin de s'assurer que le message véhiculé est conforme aux attentes de cette dernière. N'oubliez surtout pas d'inclure des photos prises en hautes résolutions avec les noms des personnes présentes sur la(les) photo(s) ainsi que ceux qui les ont prises. Si vous avez des questions ou des commentaires, veuillez nous contacter au [RCLSecretariat-SecretariatduSRLC@forces.gc.ca](mailto:RCLSecretariat-SecretariatduSRLC@forces.gc.ca).

[Page Facebook du SRLC](#)

[Site Internet du SRLC](#) (Disponible sur RED seulement)

**Date limite: 01 mars 2022**

**Prochaine édition: 15 mars 2022**