

# DÉPECHES

## OPÉRATIONS RELIÉES AUX CONVOIS

### AVANT-PROPOS

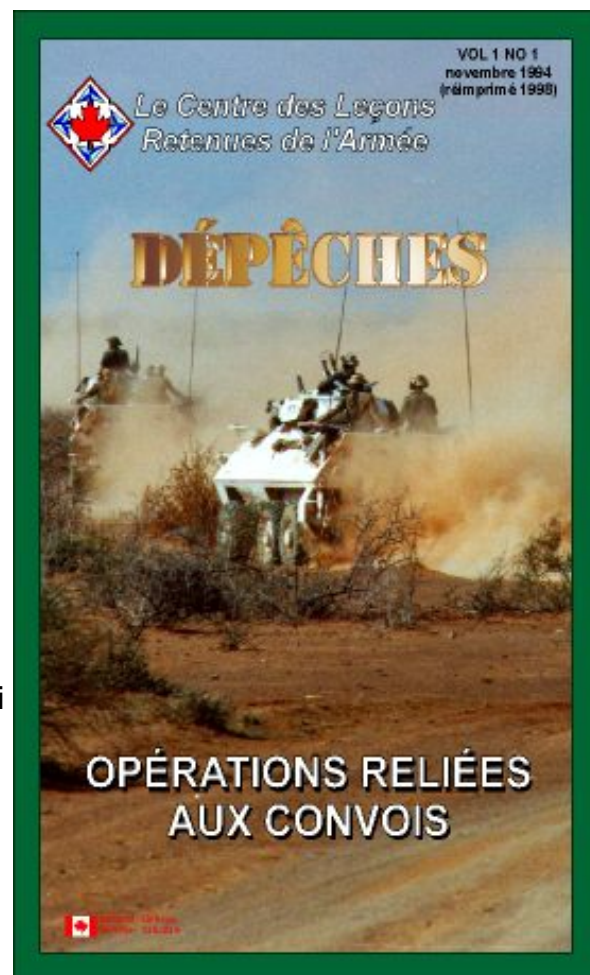
#### OBJECTIF DU COMMANDANT - DÉPECHES

Au cours des trois dernières années, les engagements opérationnels de l'Armée canadienne ont été plus actifs que jamais depuis la guerre de Corée. Ayant en tête le maintien de la paix et l'aide humanitaire, les soldats de la Force régulière et de la Réserve de tous les métiers et de tous les coins du pays affrontent les dangers associés aux conflits qui font rage partout dans le monde et relèvent des défis en conséquence. Il est essentiel que les précieuses leçons tirées des différentes opérations soient le plus rapidement possibles transmises aux militaires de tous les grades qui pourraient être bientôt appelés.

Pendant la Deuxième Guerre mondiale, l'Armée canadienne a fait face au problème de préparer une armée de citoyens aux rigueurs de la guerre. L'un des outils les plus efficaces dont elle disposait était la revue «Canadian Army Training Memorandum». Cette publication, qui s'adressait aux soldats des bataillons et des régiments, contenait les témoignages véridiques de Canadiens et d'Alliés qui avaient participé à des engagements et se racontaient dans le but de transmettre les importantes leçons tirées des opérations et de prodiguer des conseils sur l'instruction des soldats se préparant à leur propre période d'affectation.

Le bulletin trimestriel «**DÉPECHES**» sera conçu sur le modèle de la «Canadian Army Training Memorandum» et communiquera donc aux soldats des unités et aux chefs responsables de leur instruction les leçons tirées des récentes opérations. La revue donnera les grandes lignes des nouvelles techniques, tactiques et procédures expérimentées avec succès aux cours d'opérations véritables. Chaque numéro mettra l'accent sur un grand thème en particulier. Dans ce tout premier numéro, nous abordons la question des opérations de convoi, l'un des types d'opération les plus courants et souvent les plus dangereux et les plus remplis de défis que les soldats canadiens sont appelés à exécuter.

Que ce soit en temps de paix ou de guerre, il a été prouvé maintes et maintes fois que le succès de l'Armée de terre repose en grande partie sur la qualité et l'initiative des chefs subalternes. Les idées et les procédures exposées dans «**DÉPECHES**», proviennent de soldats (canadiens et alliés) qui ont accompli leur travail au cours d'opérations. Je veux que les observations et les recommandations énoncées dans le présent bulletin suscitent



de la discussion parmi les militaires de tous les grades et aident les commandants et les états- majors à préparer leurs soldats aux déploiements.









Pour terminer, je m'adresse aux soldats déployés dans des opérations. Je vous lance le défi de sans cesse revoir vos tactiques et vos procédures. Si vous avez une idée pouvant améliorer les choses, s'il existe un problème touchant l'équipement ou la politique ou si vous avez tiré une leçon importante, vous devez faire part de la situation à toute l'Armée de terre en passant par votre chaîne de commandement. C'est la seule façon pour nous de nous assurer de ne pas répéter des erreurs qui peuvent coûter la vie à nos camarades.

Le commandant

Le lieutenant-général

G.M. Reay

## TABLE DES MATIERES

-  [PARTIE UN -- INTRODUCTION](#)
-  [PARTIE DEUX -- DÉFINITIONS](#)
-  [PARTIE TROIS -- ESCORTE DE CONVOI ET AIDE HUMANITAIRE  
OPÉRATIONS \(DOCTRINE\)](#)
-  [PARTIE QUATRE -- TACTIQUE](#)
-  [PARTIE CINQ -- SOUTIEN AU COMBAT](#)
-  [PARTIE SIX -- INSTRUCTION](#)
-  [PARTIE SEPT -- MISE A JOUR SUR L'ÉQUIPEMENT \(DBRT\)](#)
-  [PARTIE HUIT -- DOCUMENTATION ET OUVRAGES DE RÉFÉRENCE](#)

# DÉPECHES

## OPÉRATIONS RELIÉES AUX CONVOIS

### PARTIE UN -- INTRODUCTION



«**DÉPECHES**» est un bulletin trimestriel qui vise à informer les membres de l'Armée de terre sur les observations découlant des opérations et des exercices récents, sur les questions qui ont été suscitées et sur les leçons tirées des opérations. Ce bulletin est le complément du babillard électronique qui sera bientôt mis en service et qui se composera des comptes rendus d'opérations canadiens et alliés que l'état-major de la Force terrestre spécialement affecté à la gestion des leçons tirées des opérations est en train de rassembler dans une banque de données centrale. On pourra avoir accès à ce babillard électronique sur le réseau étendu de l'Armée de terre (RÉAT) dès le début de novembre

1994.

«**DÉPECHES**» est un bulletin thématique; toutes les observations, questions et leçons tirées des opérations proviennent directement des comptes rendus d'opérations, des publications portant sur les leçons tirées des opérations et des entrevues au retour des missions. En d'autres mots, le contenu de la présente publication provient des expériences en campagne des soldats et de leurs recommandations sur les façons d'améliorer les opérations futures ainsi que l'entraînement et l'instruction. De plus, la présente publication et la banque de données/le babillard disponible depuis peu seront directement liés à la doctrine canadienne et on fera des renvois particuliers avec les 11 fonctions de combat pour fins de classement et de consultation. Le raisonnement vaut également pour le nouveau système électronique dont la validité sera établie au cours d'opérations plus tard cet automne.



Le numéro 001 de «**DÉPECHES**» porte tout particulièrement sur l'escorte des convois et les opérations connexes visant à faciliter des opérations autres que la guerre au niveau du groupement tactique en descendant. Nous abordons le sujet à un moment propice puisque toutes les unités canadiennes récemment déployées dans des opérations des NU ont exécuté sous une forme ou une autre des tâches reliées aux convois. En fait, l'aide humanitaire et les convois ont été la raison d'être d'un certain nombre de groupements tactiques. Le présent numéro passe en revue les opérations reliées aux convois dans un scénario où la menace va de moyenne à sérieuse.

# DÉPECHES

## OPÉRATIONS RELIÉES AUX CONVOIS

### PARTIE DEUX -- DÉFINITIONS

Il va de soi que l'une des premières choses à faire est de définir clairement ce que c'est en fait une leçon tirée des opérations. Après une période d'un an d'étude du système canadien et de ceux des alliés, le chef d'état-major a approuvé les définitions énoncées ci-dessous.



**OBSERVATION.** Une observation est tout simplement une donnée brute consignée au cours d'une opération ou d'un exercice. Les observations peuvent provenir de nombreuses sources comme les comptes rendus d'opérations canadiens ou alliés existants, les comptes rendus d'observateurs militaires des Nations unies et les observations de commandement et d'état major.

**QUESTION.** Une question est un sujet qui prend forme à partir d'une ou de plusieurs observations ou observations récurrentes. Par exemple, quand un groupement tactique formule des commentaires négatifs sur une pièce d'équipement dont des membres d'une rotation précédente se sont déjà plaints, cela devient une question que l'état-major doit régler.



**LEÇON TIRÉE DES OPÉRATIONS.** Une leçon tirée des opérations est une question qui entraîne un changement dans la doctrine, la tactique, l'organisation, l'équipement ou les IPO canadiens. Le travail d'état-major touchant de tels changements se fait par le truchement du processus de développement de la force terrestre pour fins d'approbation.

# DÉPECHES

## OPÉRATIONS RELIÉES AUX CONVOIS

### PARTIE TROIS -- ESCORTE DE CONVOI ET OPÉRATIONS D'AIDE HUMANITAIRE

#### INTRODUCTION

Au cours des trois dernières années, L'Armée canadienne a participé à des opérations des Nations unies (NU) en Afrique, en Extrême-Orient et dans les Balkans. Dans bien des cas, il était surtout question de fournir une aide humanitaire, ce qui a principalement été fait grâce au traditionnel système de convoi.

L'escorte des convois a été un défi de taille pour les forces canadiennes des NU car, comme nous l'avons appris, la gamme des menaces et la mission semblent en constante évolution. Les forces du gouvernement adverse, la milice régionale, les tribus, les forces multinationales, les diverses organisations d'aide, la géographie et les conditions météorologiques pas pu déterminer d'où ne sont que quelques-uns des facteurs dont le poste de commandement du groupement tactique ou de la sous-unité peut être obligé de tenir compte dans la planification d'un convoi. L'armée de terre a appris, des expériences collectives de plusieurs rotations

#### OBSERVATION:

Le 11 juillet 1992, un sgt du RCR responsable de deux M-113 escortait un petit convoi depuis l'aéroport jusqu'à l'est de Sarajevo en passant par l'itinéraire principal de ravitaillement (IPR) du (HCR); à un moment donné, le convoi a été pris sous le tir précis et soutenu d'un tireur d'élite. Le convoi avait déjà été la cible d'un tireur d'élite plus tôt le même jour, mais les deux membres d'équipage n'avaient pas pu déterminer d'où provenait le tir et n'avaient par conséquent pas riposter. Cette fois-ci, cependant, ils ont été capables de repérer sur-le-champ en tirant avec des C-7 depuis les véhicules. Le tireur d'élite a immédiatement cessé de tirer et le convoi est parvenu à destination sans encombre. Pendant le restant de la période de service de l'unité, celle-ci plus été la cible de tir sur cette partie de l'IPE

#### Entrevue au retour d'une mission

**CE CHEF DE CONVOI SAVAIT QUOI FAIRE MEME A FROID! EN CONSÉQUENCE, IL A ACCOMPLI SA MISSION CONFORMÉMENT AUX ORDRES REÇUS!**

des NU, qu'il existe une bonne et une mauvaise façon d'effectuer les opérations reliées aux convois des NU. Le présent article porte sur la bonne façon.

## **BUT**

Le but du présent bulletin est de revoir les leçons tirées des récentes opérations d'escorte de convoi des NU.

## **OPÉRATIONS**

## **DOCTRINE**

Même s'il existe plusieurs publications nationales et internationales, ce sont les PFC 305 (2) et 305 (4), L'escadron de reconnaissance au combat et le manuel du chef de troupe de reconnaissance, qui ont dans l'ensemble été les manuels de base les plus utiles pour l'élaboration des IPO en campagne portant sur l'entraînement de l'unité avant le déploiement et le convoi d'unité, tant pour les groupements tactiques blindés que pour les groupements tactiques d'infanterie mécanisée. Les définitions clés données ci-dessous ont été validées pendant des opérations.



- a. **ESCORTE.** Une escorte est une force chargée d'accompagner et de protéger une colonne de véhicules afin que ceux-ci ne soient ni éparpillés, ni détruits, ni pris par les opposants. Elle est dirigée par le chef d'escorte.

### **OBSERVATION:**

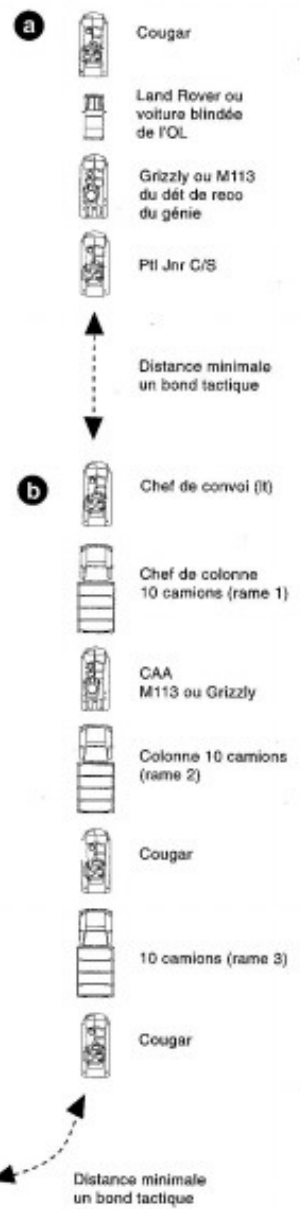
Le chef d'escorte doit toujours diriger le convoi. Cette question du commandement a été réglée au fil des quelques dernières missions; si ce rapport de commandement n'est pas bien compris par le chef de colonne (peu importe sa nationalité), le convoi ne se met tout simplement pas en marche

**Entrevue au retour d'une mission .**

- b. **COLONNE DE VÉHICULES.** La colonne de véhicules est constituée des véhicules ou des groupes de véhicules (rames) qu'il faut escorter. Dans les situations courantes, ces véhicules transportent des effectifs, des armes, des munitions, des produits pétroliers, des approvisionnements (aide humanitaire) ou une personnalité très importante.
- c. **CONVOI.** Le convoi comprend l'escorte et la colonne de véhicules organisées de manière à permettre le contrôle et le mouvement ordonné. Le chef d'escorte est généralement nommé chef de convoi.

Pour les convois, les trois groupes tactiques décrits ci-dessous ont également été validés.

- a. **GROUPE PRÉCURSEUR.** Le groupe précurseur est l'élément de tête de l'escorte. Il vérifie la sécurité de l'itinéraire et essaie de prévoir les problèmes avant l'arrivée de la colonne de véhicules. Il peut être nécessaire de faire la reconnaissance d'itinéraire de déviation et d'établir des piquets. L'aide fournie par des hélicoptères augmente grandement l'efficacité du groupe précurseur, en particulier en ce qui touche la détection des embuscades.



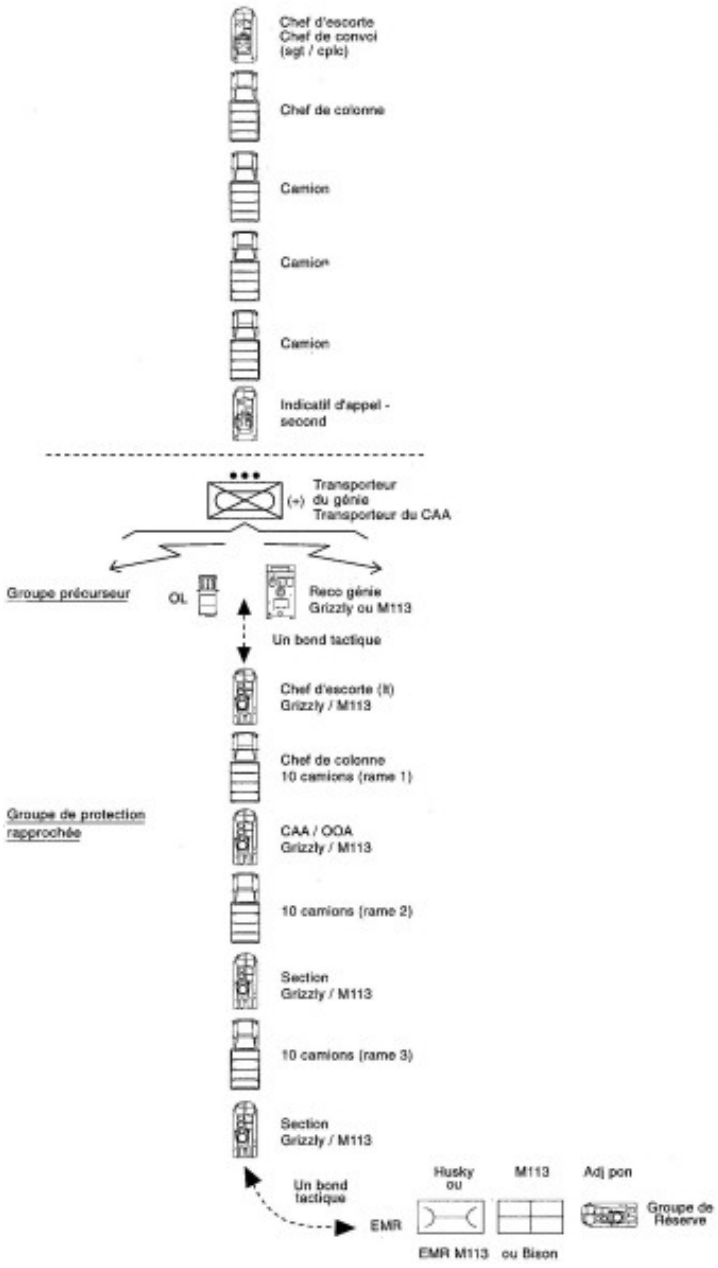
### OBSERVATION:

A cause de l'instabilité de la situation politique, il n'a pas été possible d'utiliser les hélicoptères dans certaines parties des Balkans. En Somalie, par contre, le soutien des hélicoptères au groupe précurseur a été considéré comme essentiel au succès de la mission.

### Entrevue au retour d'une mission.

- b. **GROUPE DE PROTECTION RAPPROCHÉE.** Le groupe de protection rapprochée fournit une protection rapprochée immédiate à la colonne de véhicules. Le chef d'escorte se trouve dans ce groupe.
- c. **GROUPE DE RÉSERVE.** Le groupe de réserve fournit au convoi une arrière-garde, une réserve et des ressources du service de santé et du service de récupération.

**LONGUEUR DU CONVOI.** D'après les comptes rendus d'opérations et les entrevues, il y a eu, dans les Balkans et en Somalie, une tendance vers deux types de convois : le convoi court de 10 véhicules ou moins et le convoi long de 30 véhicules ou plus.



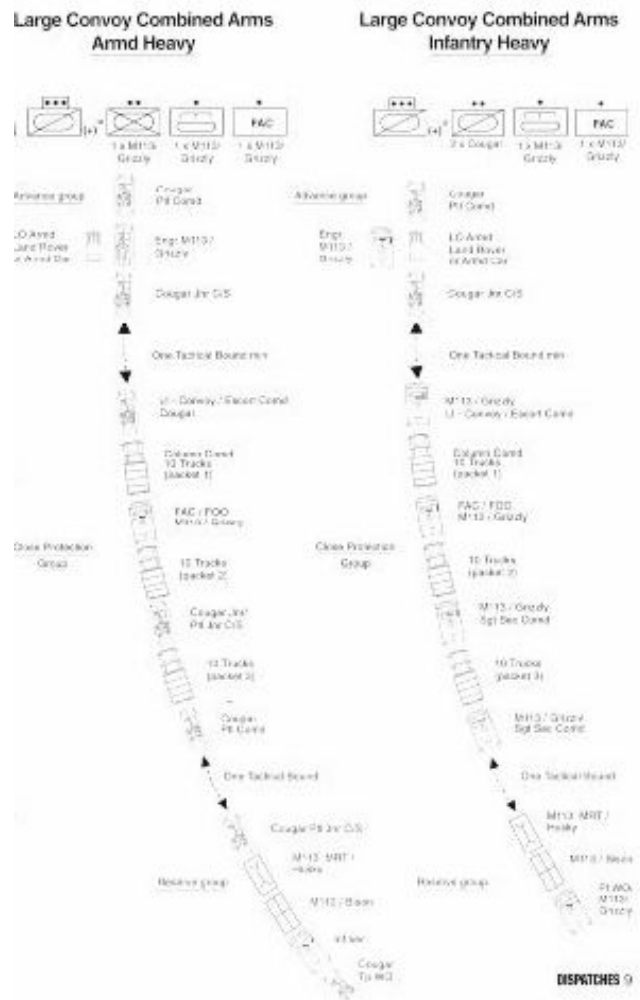
**CONVOI COURT:** Le convoi court est généralement protégé par une escorte de deux ou parfois trois véhicules. Ce sont des convois utilitaires auxquels les NU ont généralement recours pour l'administration interne. Il est particulièrement efficace de recourir au convoi court quand on le fait circuler dans un secteur exempt de lignes d'affrontement et le long d'IPR bien établis. Bien que l'utilité du convoi court ne fasse aucun doute, la sécurité pose un véritable problème puisqu'en raison de la petite taille de l'escorte il est impossible de déployer le groupe précurseur et le groupe de réserve, qui pourtant sont essentiels. Cela signifie, par exemple, que pendant que le chef d'escorte se livre aux inévitables négociations avec les belligérants aux postes de contrôle de la circulation, les véhicules de la colonne attendent toujours à découvert immédiatement derrière lui. Cela signifie également que le chef d'escorte n'a pas une grande marge de manoeuvre face aux barrages routiers érigés à la hâte et aux embuscades improvisées.

**Entrevue au retour d'une mission**



**CONVOI LONG:** Le convoi long est l'élément principal de l'opération d'aide humanitaire de grande envergure. Il est généralement protégé par un peloton ou une troupe qu'on peut renforcer si la situation tactique l'exige. Pour un convoi de cette dimension, il est essentiel de déployer les trois groupes tactiques puisqu'il faudra traverser, généralement à plusieurs reprises, des lignes d'affrontement. L'escorte doit disposer des moyens de communication, de la puissance de feu, de la mobilité et des dispositifs de protection dont elle a besoin pour faire face aux embuscades mineures, aux barrages routiers isolés et aux bandits pouvant se présenter le long ou à proximité de l'IPR. Sacrifier l'un ou l'autre de ces groupes tactiques équivaut à priver le chef d'escorte d'une partie de la marge de manoeuvre qu'il a pour exécuter sa mission.

### Entrevue au retour d'une mission



### MISSIONS D'ESCORTE DE CONVOI ET DE COMBAT

#### COMMANDEMENT ET CONTROLE TACTIQUES

L'escorte de convoi à l'appui d'opérations de l'ONU est, sans contredit, la spécialité des chefs subalternes. Les lieutenants, adjudants, sergents et caporaux-chefs détiennent invariablement la clé du succès ou de l'échec d'un convoi. Ce phénomène s'explique par la nature du conflit comme telle et par le fait que la majeure partie des missions d'escorte de convoi sont confiées à des

#### OBSERVATION:

8 septembre 1992 : Un convoi tombe dans une embuscade entre l'aéroport et Sarajevo. Bilan : deux soldats français sont tués et cinq sont blessés. Il ressort de l'enquête interne menée par l'ONU que, à la suite d'un malentendu provoqué par des ordres contradictoires, le convoi est entré dans une zone où des combats faisaient rage.

**U.S. Army Call No 93-8, déc. 1993**

#### OBSERVATION:

A la fin de février 1994 un sergent du 12 RBC guidait un petit convoi scandinave à travers un village détruit près de Visoko. Pour mieux surveiller le déplacement, il avait installé des miroirs sur la tourelle de son Cougar. A mi-chemin dans la traversée du village, il jette un coup d'oeil dans ses miroirs et aperçoit un habitant de la place qui avait réussi à sauter sur le pont arrière du véhicule en marche et qui tentait de détacher un contenant de carburant à l'aide d'un couteau. Sans arrêter, le chef de convoi s'est rapidement débarrassé de l'intrus (sans le blesser) et a rempli sa mission selon les ordres reçus.

## Entrevue au retour d'une mission

OP CAVALIER - ROTO 2 : Au cours des trois premiers mois de sa mission, le groupement tactique du 12 RBC a effectué plus de 600 patrouilles et escorté 90 convois d'aide humanitaire transportant, au total, 6 000 tonnes de marchandises et 1 00 000 litres de carburant.

### Compte rendu provisoire d'opération, 12 RBC

pelotons/troupes ou à des groupes plus petits encore. Le groupement tactique peut néanmoins apporter un soutien important aux missions d'escorte de convoi.

Les responsabilités du groupement tactique et de la sous-unité à l'appui des convois sont nombreuses. En premier lieu, il faut reconnaître que les opérations reliées aux convois sont des missions tactiques qui exigent l'application de toute la procédure de combat, du début à la fin. La menace justifie à elle seule cette façon de faire. Malheureusement, des unités abordent ces missions davantage comme une tâche et diffusent des listes de tâches semblables à celles dont se servent les répartiteurs. Cela ne sert à rien. Le succès des opérations reliées aux convois réside dans l'application de la bonne doctrine. Le commandant du groupement tactique doit, de plus, s'informer des règles à respecter et des coutumes militaires dans la zone de responsabilité. A cette fin, il doit, entre autres choses, rencontrer les commandants, la police et les maires de la région. Les liens qu'il établira de cette manière auront une

valeur inestimable au moment de la planification du convoi. Il est également essentiel que la police militaire, la police civile de la force de l'ONU, les observateurs militaires de l'ONU, la mission de surveillance de la Communauté européenne, le HCR et la police locale soient en liaison les uns avec les autres. Grâce à ces liaisons, le groupement tactique obtient la plus grande partie de ses informations et dans bien des cas, c'est par ce truchement que l'on a appris que des troubles se préparaient dans la zone de responsabilité.

La pertinence de la liste ci-dessous des besoins prioritaires en renseignement (BPR) du groupement tactique pour la planification des convois a été vérifiée au cours d'opérations. On devrait se servir de cette liste à des fins de planification avant et après la diffusion de l'ordre d'avertissement

- Quels sont les détails de la mission?
- Quelle est la menace?
- Où se trouve la zone de rassemblement et quel est le plan de convoi?
- Quel itinéraire le convoi empruntera-t-il et quels sont les itinéraires de rechange?
- Où se trouvent les meilleures caches le long de l'itinéraire?
- Combien de lignes d'affrontement le convoi traversera-t-il?
- Quelle est la taille du convoi? Combien compte-t-il de véhicules?
- De quoi le chargement se compose-t-il? Devez-vous l'inspecter?
- A quel pays la colonne appartient-elle?
- Nom et grade du chef de colonne?
- Avons-nous déjà collaboré avec ce pays auparavant?
- Comment l'escorte du convoi est-elle organisée?
- Quelles sont les responsabilités des chefs de rame?
- Les belligérants connaissent-ils le plan de convoi?
- Manque-t-il des documents?
- Les contingents voisins de l'ONU connaissent-ils le plan de convoi? Quelle aide peuvent-ils fournir?
- Quelles sont les consignes du convoi au point de livraisons
- Quelles sont les mesures prévues à l'égard du convoi dans le secteur et par le groupement tactique et la sous-unité en cas d'embuscade ou de champ de mines?
- Quel est le plan de communication, y compris les procédures de secours?

## OBSERVATION:

Quand un convoi part en mission, il est essentiel que le groupement tactique mette une équipe d'intervention rapide (préavis de 5 minutes) de la taille d'une troupe ou d'un peloton en attente, dans le camp de base ou à proximité de ce dernier. On a pu vérifier l'utilité d'une telle réserve en Bosnie.

### Entrevue au retour d'une mission

## RECONNAISSANCE

En plus d'assumer les tâches habituelles de commandement et de contrôle, le groupement tactique s'acquitte de deux autres responsabilités absolument indispensables au succès des opérations reliées aux convois. Premièrement, il faut garder le contrôle de l'IPR et des itinéraires de rechange qui se trouvent dans la zone de responsabilité du groupement tactique et il faut constamment inspecter ces itinéraires. Idéalement, il faudrait prévoir la reconnaissance des itinéraires le jour et leur observation la nuit même quand aucun convoi ne circule sur ces routes. Il faut également connaître l'emplacement de tous les postes de contrôle de la circulation, barrages routiers et champs de mines des belligérants et savoir qui y est affecté ou qui les surveille. Le détachement de reconnaissance devrait toujours trouver des caches sûres le long de l'itinéraire et calculer la distance entre le camp de base et les passages obligés critiques pour le poste de commandement du groupement tactique. Le peloton/la troupe de reconnaissance soutenue par un détachement de reco du génie se prête particulièrement bien à cette tâche. Enfin, le groupement tactique verra ses efforts récompensés à long terme s'il s'informe, dès le début d'une rotation, des effectifs des contingents voisins et des itinéraires précis pour s'y rendre.

Les communications à l'intérieur d'un convoi ont posé un véritable défi aux unités, tant en Somalie que dans les Balkans. Bien que le vénérable poste VHF RT 524 (portée nominale de 40 km sans retransmission automatique) se soit révélé adéquat pour les communications entre véhicules d'un même convoi, il n'était d'aucune utilité pour les communications longue distance parfois nécessaires au maintien de la liaison entre le convoi et le PC du groupement tactique. De plus, étant donné que les communications VHF FM se font en visibilité directe, la qualité des transmissions se dégrade rapidement dans les régions montagneuses typiques des Balkans. Comme premières solutions de rechange pour les communications longue distance, on a eu recours à des méthodes traditionnelles, comme l'emploi de postes de retransmission automatique et du poste AN/PRC 515 HF portatif, et à des moyens moins conventionnels, comme l'utilisation d'autres réseaux de communication, dont le réseau civil et le réseau du HCR. Pour régler de façon plus adéquate le problème posé par les communications longue distance dans les Balkans, on a rapidement conclu l'achat de postes commerciaux HF Codan (ce qui nous a permis de tirer certaines leçons au sujet des risques découlant de l'utilisation d'équipement de communication non renforcé et dont nos équipes ne peuvent assurer l'entretien).



**Souvenez-vous que dans les BALKANS, les communications radio ne sont jamais codées!**

## OBSERVATION:

Depuis, l'installation du VIC 120 (AN/PRC 515 avec amplificateur de puissance) et d'une antenne-fouet (laquelle facilite la propagation par ondes ionosphériques) au BATCAN 2 dans les Balkans a grandement amélioré les communications longue distance. A la lumière d'événements vécus récemment par les forces de l'ONU, en Somalie plus particulièrement, il est apparu que nous avons besoin d'équipements de communication plus légers et mieux adaptés aux communications longue distance. Parmi ces équipements, on devrait trouver des postes HF portables à dos d'homme ainsi que des terminaux de satellite portatifs. On a fait l'acquisition de huit terminaux de satellite portatifs IMMARSAT, destinés surtout aux groupements tactiques du CFT (même si, à l'heure actuelle, la plupart des terminaux ont été prêtés aux troupes affectées auprès de l'ONU au Rwanda) et les démarches préliminaires concernant l'acquisition de dix terminaux additionnels sont terminées. Par ailleurs, il faudra bientôt remplacer tous les postes AN/PRC 515 puisqu'il ne sera plus possible d'en assurer l'entretien après 1997-1998. Le D Trans GM étudie le besoin à l'heure actuelle. A moyen terme, le problème des communications tactiques longue distance sera réglé grâce au système Iris du STCCC, lequel prévoit notamment l'acquisition de nouveaux postes radio HF longue distance qui seront installés à bord de véhicules et de quelques terminaux de satellite. Les premiers systèmes Iris devraient entrer en service en 1997-1998 dans des unités du SOFT.

## OFFICIERS DE LIAISON (OL)

Deuxièmement, et il s'agit peut-être de la mesure la plus importante, le poste de commandement du groupement tactique emploie les services d'OL au poste de commandement du secteur et directement à l'appui des opérations reliées aux convois. Des commandants stationnés aussi bien dans les Balkans qu'en Somalie ont signalé l'importance des OL pour le succès de la mission. Étant donné que ce type de mission regroupe des représentants de divers pays, il faut choisir des OL compétents dès le début de la phase de préparation et leur enseigner en détail les techniques de négociation dont ils auront besoin dans la région où ils seront affectés. On ne saurait trop insister sur l'importance des OL. Au poste de commandement du secteur, l'OL du groupement tactique veille à ce que l'on se préoccupe des intérêts de l'unité et à ce que le commandant ne soit jamais pris au dépourvu. Il doit également s'assurer que le plan de convoi du secteur est transmis au groupement tactique en temps opportun, selon la procédure de combat adéquate. Quand ils ne se trouvent pas dans un poste de commandement, tous les OL d'unité devraient circuler dans la région afin de se familiariser avec leur zone de responsabilité, ce qui signifie qu'ils doivent apprendre les noms des principaux commandants sur place, se renseigner au sujet de la police civile de la Force de l'ONU et des autres autorités policières, etc. Dans un convoi, l'OL est souvent déployé avec le groupe précurseur, ou se déplace isolément, et il s'occupe surtout des formalités aux divers postes de contrôle de la circulation et aux lignes d'affrontements pour le ou les convois qu'il précède. Quand les risques sont élevés, il est préférable que l'OL se déplace à bord d'une Land Rover ou d'une voiture blindée.



**UN DÉBRIEFING «A CHAUD» AU RETOUR DE CHAQUE MISSION EST ESSENTIEL A LA PLANIFICATION DES MISSIONS SUIVANTES. IL EST INDISPENSABLE QUE LE G2 ET LE G3 S'EN OCCUPENT!**

# DÉPECHES

## OPÉRATIONS RELIÉES AUX CONVOIS

### PARTIE QUATRE -- TACTIQUE

#### MANOEUVRE - FORCES DE COMBAT RAPPROCHÉ



**Menace.** La menace qui est posée aux convois était et demeure importante dans tous les secteurs opérationnels canadiens. Les convois de l'ONU sont fréquemment attaqués par les belligérants - et les seules raisons étant souvent l'ennui et la consommation de drogues et d'alcool. En Somalie et dans les Balkans, le commandement et le contrôle des belligérants était souvent très faible au niveau de la sous-unité. De nombreux commandants régionaux étaient presque des seigneurs de guerre et on devait donc composer avec eux au cas par cas. C'est pourquoi des convois étaient vulnérables aux armes à tir direct et indirect, même si la plupart des convois canadiens étaient surtout harcelés par

des tirs isolés et des tirs de mortiers et de mitrailleuses moyennes ainsi que des champs de mines improvisés. Il est important de noter que tout en ne disposant pas nécessairement de troupes de manoeuvre bien entraînées, les belligérants sont néanmoins capables d'opérations défensives énergiques. Ils posent souvent une menace directe étant donné que leurs positions défensives bien développées chevauchent souvent l'IPR.

**Escorte de convoi au niveau du peloton/de la troupe.** A ce niveau, le commandant de l'escorte doit avoir de bons drills tactiques pour sa mission. Un plan de reconnaissance détaillé et une reconnaissance sur carte sont essentiels. Après les ordres, faites-vous aider de votre personnel pour inscrire au tableau tous les passages obligés, barrages routiers et mesures critiques aux points de confrontation. Des répétitions sont essentielles. Rappelez-vous que de nombreux convois sont composés de civils du HCRNU et d'autres organismes d'aide et que vous êtes leur seul élément de protection en cours de déplacement.

**Procédures de poste de contrôle de la circulation.** Les postes de contrôle de la circulation font partie de la vie dans les Balkans. Ils sont mis en place par toutes les communautés pour parer à la menace perçue. Ils peuvent être simples (un homme qui se trouve au milieu de la route, un bâton à la main ou élaborés (casemates recouvertes de mines et de barbelés). Il semble jusqu'à maintenant que la plupart des postes de contrôle de la circulation peuvent être franchis sans grande difficulté après avoir négocié. Toutefois, des postes de contrôle de la circulation peuvent être rapidement établis sur l'IPR à court préavis, selon les conditions sur place. La procédure expliquée ci-dessous a été appliquée généralement avec succès:

### OBSERVATION:

10 soldats canadiens ont été tués et 33 blessés pendant des opérations de l'ONU au cours des trois dernières années.

### OBSERVATION:

Dans de nombreux cas, des unités locales tirent en direction d'un convoi dans l'espoir de faire peur aux forces de l'ONU pour que celles-ci ripostent inutilement. De cette manière, une escalade est provoquée à nos dépens. Il faut des nerfs d'acier dans ces circonstances.

## CONNAISSEZ VOS REGLES D'ENGAGEMENT!

- **RAPPORTEZ UN ARRÊT FORCÉ A UN POSTE DE CONTRÔLE DE LA CIRCULATION** (notamment si vous êtes sur un nouvel itinéraire). Cette procédure qui est prise par le groupe précurseur permet d'avertir le commandant de l'escorte et permet aussi de s'assurer que le groupe de protection rapprochée ne s'amassera pas au poste de contrôle de la circulation. Cette procédure permet aussi d'alerter le PC du groupement tactique qui dispose toujours d'une équipe de déploiement rapide prête à intervenir.
- **RÉFLÉCHISSEZ.** Faites votre appréciation de commandant d'équipage. Ce poste de contrôle de la circulation a-t-il déjà été identifié comme un poste de contrôle de la circulation où on manifestait de l'agressivité? Avez-vous déjà vu ces belligérants?
- **AGISSEZ.** Arrêtez-vous ou non? C'est peut-être la décision la plus importante d'un commandant de groupe précurseur. Si la barrière est levée ou que la position n'est occupée que par un effectif restreint, il suffira souvent pour passer que le véhicule de tête ralentisse et que le commandant fasse un signe de la main au garde. Si le poste de contrôle de la circulation est également un centre de résistance, vous devrez fort probablement vous arrêter. Déterminez comment vous vous y prendrez pour négocier. Vous pourrez juger d'après l'attitude de l'effectif du poste de contrôle de la circulation qu'il est inutile de négocier - si c'est le cas, réfléchissez au moyen que vous allez prendre pour vous désengager. Toutefois, si la négociation semble être nécessaire pour assurer la sécurité du passage, quittez le véhicule et commencez à parler. Une fois que le convoi s'est arrêté, vous devriez procéder comme suit :
  - Faites avancer le véhicule de tête le plus près possible de la barrière. Assurez-vous que toutes les écoutilles, y compris celle du chauffeur, sont fermées (ce qui veut dire également de placer tous les hommes d'équipage à leur poste, y compris aux armes).
  - La subalterne devrait se tenir à l'écart et observer - à peut-être 100 mètres de la barrière (il laisse son écoutille fermée. De son côté, le commandant ouvre son écoutille, mais uniquement à la hauteur de ses yeux). Son travail principal consiste à protéger le chef du groupe précurseur et l'OL s'ils sont attaqués.
- **NÉGOCIEZ.** Une fois que les véhicules de combat sont en place, le commandant de l'avant-garde peut quitter le char et commencer les négociations, sauf s'il y a un OL. La procédure suivante fonctionne bien :
  - Déterminez qui est le responsable. Cela peut souvent être frustrant et prendre du temps.
  - Découvrez pourquoi vous avez été arrêté. Peut-être que les belligérants qui se trouvent au poste de contrôle de la circulation s'ennuient ou qu'ils veulent délibérément harceler - de leur propre initiative.
  - Établissez rapidement s'ils veulent prendre des otages (à cette fin, entendez-vous avec votre groupe de sécurité sur un signal manuel).
  - Une fois que vous avez établi qui est responsable et pourquoi vous avez été arrêté, négociez en conséquence. Apprenez par cœur les deux phrases suivantes : Votre commandant a garanti la liberté de mouvement de la FORPRONU. Pourquoi nous avez-vous arrêtés? ...»
  - Une fois que vous avez franchi le poste de contrôle de la circulation, continuez d'évaluer la menace

et déterminez comment, en revenant, vous pouvez le mieux aider le commandant de l'escorte.

- **INSPECTIONS.** Tous les postes de contrôle de la circulation ont le droit d'inspecter le chargement, notamment aux points de confrontation. A titre de commandant d'escorte, assurez-vous que le chargement sert uniquement à l'aide humanitaire. Le marché noir marche très fort et si on découvre qu'un camion utilisé pour l'aide humanitaire soutient la partie adverse, vous serez blâmé et non le commandant de la colonne. Votre crédibilité est un atout majeur pour les négociations. Ne la perdez pas au début de votre affectation à cause de quelqu'un d'autre. Si vous avez des doutes, inspectez le convoi avant de vous mettre en marche au risque d'arriver en retard au RV.

### MESURES A PRENDRE AU COURS D'UNE EMBUSCADE

- Respectez les règles d'engagement.
- D'où tire-t-on?
- Le tir que l'on essuie est-il efficace?
- Est-ce que je peux déterminer avec certitude d'où provient le tir?
- Quelles sont les conséquences!
- Qui compose mon convoi? Des militaires? Des civils? Est-ce que j'ai des véhicules non blindés? Est-ce que je transporte des PP?
- Est-ce que je peux me faufiler ou est-ce que je dois me battre pour passer?
- Y a-t-il d'autres itinéraires

Rappelez-vous que **vous** devez être prêt à réagir à toute situation et quart titre de commandant sur place, vous êtes tout désigné pour prendre la bonne décision.

### Entrevue au retour d'une mission



**LES BELLIGÉRANTS N'ONT PAS LE DROIT DE REGARDER DANS VOS VÉHICULES DE COMBAT.  
NE LES LAISSEZ PAS FAIRE!**

### Conseils tactiques

- Ayez recours à une avant-garde, si c'est possible, mais toujours avec un grand convoi.
- N'utilisez jamais moins de deux véhicules par équipe. Utilisez des hélicoptères avec l'avant-garde (dans la mesure du possible). Connaissiez l'itinéraire le plus rapide qui mène à d'autres enclaves de l'ONU et aux meilleurs postes sanitaires.
- Plus l'avant-garde est avancée, mieux c'est. Connaissiez bien votre itinéraire et votre terrain. Établissez vos procédures d'AI en cas d'embuscade à partir des flancs, de l'avant et de l'arrière.
- Faites des répétitions.
- Assurez-vous que le commandant de la colonne sait ce que vous voulez que sa colonne fasse en cas de contact.
- Ayez toujours des effectifs de réserve dans le convoi.
- Tenez régulièrement votre PC au courant de la progression du convoi.
- Connaissiez le plan de la force de réserve du groupement tactique.

### Compte rendu d'opération cdn et debriefing.



## CONVOIS AUX NIVEAUX SUPÉRIEURS AU PELOTON/A LA TROUPE



Il arrive qu'un convoi de l'ONU doive passer un PCC, mais la menace est trop grande pour qu'un peloton/une troupe puisse assurer sa propre sécurité. Dans ces circonstances, il peut être nécessaire de déployer des équipes de combat et même le groupement tactique lui-même afin d'assurer la sécurité nécessaire pour «pousser» l'aide jusqu'à son objectif. Le concept du tunnel, tactique britannique permettant d'assurer la protection du convoi au-dessus du niveau du peloton, a été utilisée plusieurs fois avec succès le long d'itinéraires «chauds» en Bosnie.

Le concept fait essentiellement appel aux trois organismes suivants qui travaillent habituellement au niveau du groupe-brigade

- l'élément de sécurité
- le convoi
- la réserve.

L'élément de sécurité ou la «force tunnel» est le premier groupe qui est souvent une compagnie mécanisée. Cet élément se déplace en premier et a pour mission de dominer physiquement l'itinéraire du point de départ du convoi au point de dislocation. Une fois que le tunnel est en place, la deuxième force qui est un convoi bien défendu commence le mouvement. La force tunnel n'engage les belligérants que si le convoi ou elle-même est engagé (les passages obligés et les postes de contrôle de la circulation critiques font l'objet d'une observation et peuvent être engagés au besoin par un tir direct). La réserve tunnel est le troisième élément et attend habituellement dans une cache ou dans un camp de base à l'extérieur du tunnel. Le commandement et le contrôle sont donc une responsabilité du groupement tactique. Le scénario suivant illustre le concept du tunnel sur l'itinéraire DIAMOND:

### OBSERVATION



11 février 1994, 35 km de VISOKO : une opération tunnel combinée canado- britannique a été menée pour aller porter à deux hôpitaux du matériel et des fournitures humanitaires et récupérer un camion de 5 tonnes perdu dans une embuscade au cours d'un convoi régulier. Le même itinéraire qui était interdit plus tôt à la circulation a été remarquablement tranquille pendant toute l'opération tunnel.

**Entrevue au retour d'une mission**

## CONCEPT DU TUNNEL

1. **FORCES BÉLIGÉRANTES.** On estime que tous les postes de contrôle de la circulation (PCC) de l'itinéraire DIAMOND ont été établis pour protéger les villages qui se trouvent le long de celui-ci. Aucune menace directe n'est posée aux convois du HCRNU même si des combats se poursuivent localement. C'est pourquoi des convois qui font régulièrement la navette entre VITEZ et PROZOR ont subi les tirs des belligérants et plusieurs véhicules de l'ONU ont été détruits.

2. **MISSION.** Le commandant du secteur veut que l'itinéraire DIAMOND soit ouvert aux convois et décide de lancer une opération tunnel de groupement tactique(-)

3. **CONCEPT DU TUNNEL.** Il y a quatre PCC importants le long de l'itinéraire DIAMOND:

- PCC1 Carrefour de TRAVNIK
- PCC2 NOVI TRANVIK
- PCC3 OPARA
- PCC4 MAKJLEN

**PHASE UN.** La compagnie (-) établit du PCC 1 au PCC 4 un tunnel auquel on affecte deux i/a de l'Arme blindée pendant toute l'opération, En plus de dominer les PCC, ces i/a fournissent promptement de l'info sur la congestion de l'itinéraire et assurent le contrôle de la circulation locale à l'intention du convoi. Deux véhicules blindés supplémentaires assurent la sécurité de l'itinéraire au moyen de patrouilles volantes du PCC1 au point 78N tandis que deux autres véhicules font la même mission du 78N SUD au PCC4.

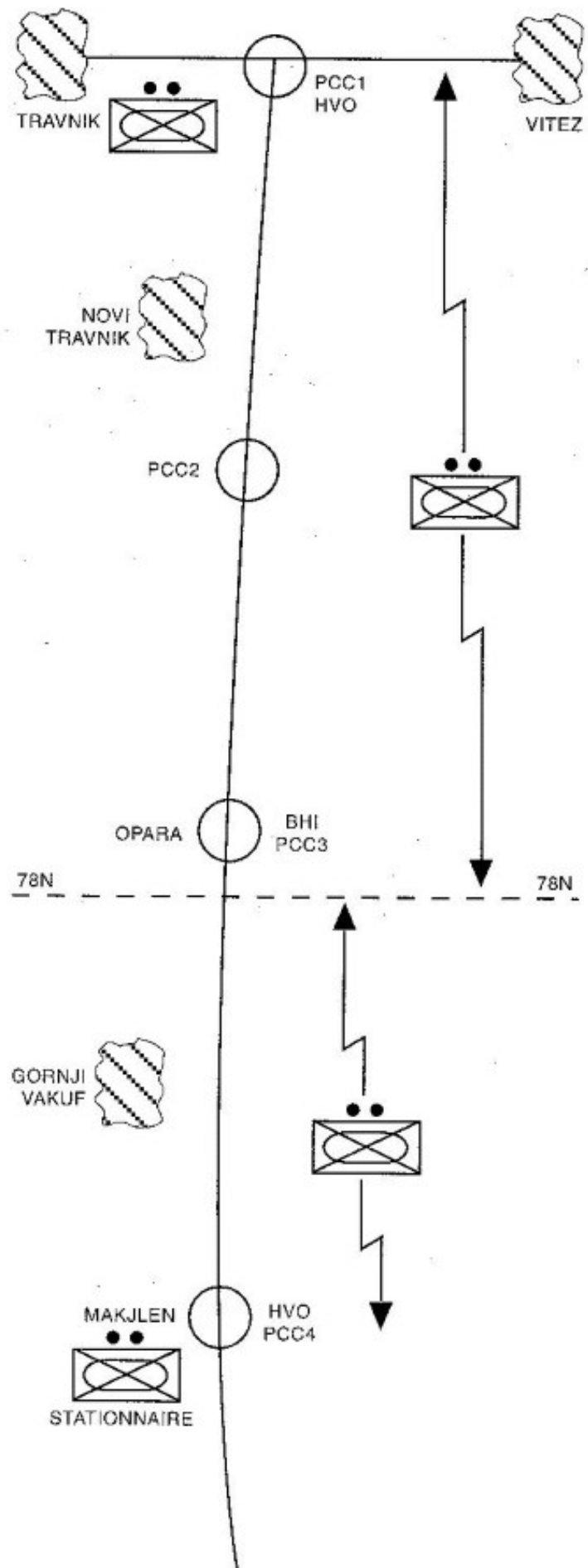
**PHASE DEUX,** Une fois en place, le commandant du tunnel informe le PC du groupement tactique qui ordonne au convoi qui attend à VITEZ de commencer le mouvement dans le tunnel.

NOTE: Le convoi lui-même doit toujours conserver ses articulations tactiques internes comme on l'a déjà précisé.

NOTE: Une cie/un esc est en attente a TRAVNIK et intervient sur demande.

NOTE : Un CAA et des OOA et des éléments d'appui

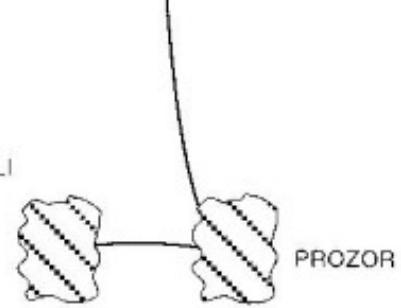
## CARREFOUR DE TRAVNIK



indirect (mortiers) qui sont affectés en propre au groupement tactique sont des éléments essentiels de la force tunnel.

### OP GRAPPLE POR de l'Armée de terre britannique

REMBOLI



## LE PERSONNEL DU GÉNIE ET LA GUERRE DES MINES

La menace posée par les mines est très réelle au cours des opérations de l'ONU, car il y en a littéralement des centaines de milliers qui ont été semées un peu partout dans la campagne: ce sont des mines antipersonnel et antichars. Rappelez-vous que les mines causent la majorité des pertes au sein des unités canadiennes. Au niveau du groupement tactique, il faut d'abord absolument s'assurer que la sensibilisation à la présence des mines reçoit une priorité élevée pendant l'instruction qui précède le déploiement. Il est sage de poursuivre dans le pays où on est en mission la campagne de sensibilisation à la présence des mines : il est nécessaire d'installer des affiches dans les mess, les installations des pelotons et les bâtiments de l'administration. De plus, dans le théâtre, l'instruction de mise à jour sur la sensibilisation à la présence des mines donnée par le personnel du génie est critique pour la réussite de la mission. Si vous avez une saine méfiance des mines et que vous en connaissez les points forts et les points faibles, vous ne serez pas paralysé par la peur de la menace. Rappelez-vous que les mines font partie de la vie du convoi. Voici d'autres conseils utiles sur la sensibilisation à la présence des mines

- Les véhicules devraient avoir le matériel réglementaire suivant:
  - Un rouleau de tresse blanche.
  - Une antenne radio supplémentaire (comme on en perd régulièrement, il est difficile de lancer un appel à l'aide sans elle).
  - Chaque patrouille ou duo de véhicules de combat devrait avoir le matériel voulu pour être remorqué en cas d'urgence.
  - Chaque véhicule devrait avoir un détecteur de mines à main.
- Évitez :
  - Les routes de gravier qui n'ont pas été dégagées.
  - Les accotement,, et les fossés d'écoulement.
  - Les bâtiments et le matériel abandonnés,
  - La forêt et les champs non cultivés.
  - Ne quittez pas la route pour contourner même de simples barrages routiers ou des obstacles.



### OBSERVATION:

Le 28 janvier 1992, en Somalie: Le TTB Bison du SME a sauté sur une mine belge antichar PRB placée dans un bout de piste sur lequel la majeure partie de l'escadron du RCD avait passé moins d'une heure auparavant, La roue droite avant a été soufflée et seule la suspension a été endommagée. L'escadron a pris plusieurs heures à sortir le véhicule du champ de mines au moyen des drills appropriés. Aucun membre du personnel navigant n'a été blessé.

## **PROCÉDURE PENDANT UN INCIDENT METTANT EN CAUSE UNE MINE**

- **ARRETEZ-VOUS, OBSERVEZ ET SIGNALEZ L'INCIDENT.**
- **NE VOUS PRÉCIPITEZ PAS POUR PORTER SECOURS. SINON, VOUS RISQUEZ D'ETRE UNE VICTIME.**
- **LE CHAMP DE MINES EST-IL COUVERT PAR LE TIR?**
- **SOYEZ PRET A COUVRIR VOTRE COMPAGNON BLESSÉ OU LE VÉHICULE ENDOMMAGÉ.**
- **DEMANDEZ DES RESSOURCES D'ÉVAC MÉD (AU BESOIN) ET LE PERSONNEL DU GÉNIE.**
- **UNE FOIS QUE LE SECTEUR EST SÛR, COMMENCEZ A DÉGAGER UNE VOIE JUSQU'AU BLESSÉ OU AU VÉHICULE ENDOMMAGÉ.**
- **RAPPELEZ-VOUS TOUJOURS QUE LES MINES TUENT OU MUTILENT SANS DISCRIMINATION.**

**NE RAMASSEZ PAS DE SOUVENIRS ! N'Y TOUCHEZ PAS! ILS PEUVENT EXPLOSER ET VOUS TUER!**

# DÉPECHES

## OPÉRATIONS RELIÉES AUX CONVOIS

### PARTIE CINQ -- SOUTIEN AU COMBAT

#### SOUTIEN MÉDICAL

Mises à part les patrouilles, les convois sont probablement les éléments les plus exposés dans les opérations des Nations Unies. Ils sont souvent de 20 à 30 km de leur base d'opérations et doivent régulièrement franchir plusieurs points de confrontation. Compte tenu de ce facteur et de la menace existante, on ne saurait trop insister sur la nécessité d'assurer un soutien médical complet. Malheureusement, étant donné la nature et la fréquence des convois, il est souvent impossible de rattacher à ces éléments un adjoint médical (A méd) avec une ambulance. La raison en est simple : leur nombre est insuffisant malgré qu'il y a eu augmentation des A méd dans le groupement tactique (GT). En conséquence, les petits convois et parfois des convois importants ont dû compter sur leurs propres ressources parce que les GT ont choisi de déployer les équipes de TTB ambulance avec les gros convois oeuvrant dans les zones où la menace est élevée. De plus, l'hélicoptère classique «Dustoff» ne peut être utilisé dans certaines régions comme en Bosnie, car l'obtention des autorisations de vol pour les divers officiels demande trop de temps (parfois jusqu'à six heures). Dans un tel contexte, les soldats en marche peuvent intervenir plus rapidement et donner les soins d'urgence à un soldat blessé pour ensuite le faire transporter par voie terrestre au camp le plus rapproché des Nations Unies doté d'un poste sanitaire avancé.

Certains commandants de GT ont saisi ce problème assez rapidement et ont, en conséquence, adopté la procédure médicale extraordinaire suivante :

- DONNER L'INSTR SUR LES SOINS D'URGENCE EN CAMPAGNE (ZONE AVANCÉE) A TOUTE, L'UNITÉ ET S'ASSURER QUE TOUS CONNAISSENT LES PRINCIPES D'UTILISATION DE LA MORPHINE.
- DANS LE THEATRE D'OPERATIONS, ÉQUIPER CHAQUE VÉHICULE OU PATROUILLE DE COMBAT D'UNE TROUSSE DE PREMIERS SOINS DE TRAUMATOLOGIE POUR OPÉRATIONS EN ZONE AVANCÉE),
- S'ASSURER QUE CHAQUE COMMANDANT DE VÉHICULE SAIT EXACTEMENT OU SE TROUVENT LES POSTES SANITAIRES LES PLUS RAPPROCHÉS DANS LA ZONE DE RESPONSABILITÉ DE L'UNITÉ (PEU IMPORTE SON PAYS D'APPARTENANCE) ET QU'IL SAIT COMMENT S'Y RENDRE.

**L'A MED NE DOIT JAMAIS ETRE LE COMMANDANT DU VÉHICULE AMBULANCE.**

Les trousse de traumatologie ont été placées dans les caisses de munitions de mortiers de 82 mm qui ont été peintes en blanc avec la croix rouge obligatoire (les caisses de 81 mm pourraient aussi faire l'affaire). Dans chaque véhicule de combat, on désigne un membre d'équipage comme A méd du véhicule. C'est lui qui assume la responsabilité de l'utilisation et du renouvellement du stock des trousse de traumatologie. Il faut bien se rappeler que ces trousse sont distribuées parce qu'il y a risque de pertes massives dans les régions isolées.

**L'instruction de mise sur les premiers soins est essentielle.**

Lorsqu'il est rattaché à un convoi, l'A méd avec un TTB ambulance devrait se trouver avec le groupe de réserve.

**TROUSSE DE TRAUMATOLOGIE DU GROUPEMENT TACTIQUE**

Chaque trousse comprend au moins ce qui suit:

10 x pansements de premier secours	5 x pansements stériles 4x4
5 x bandages triangulaires	5 x pansements stériles 2x2s
2 x solutés lactate de Ringer IV 1 000 cc	1 x bandage Elastoplast 7,5cm x 0,9 cm
4 x 18G Cathelons	1 x bandage Elastoplast 3.8 cm x 0.9 cm
6 x tampons imbibés d'alcool	1 x ruban adhésif Dermicel (1 pouce)
6 x tampons imbibés de Betadine	4 x bandages Tagaderm (IV)
1 x tube de Penrose pour la constriction de veine	1 x aide-mémoire sur les premiers soins en campagne avec illustration IV
1 x paire de ciseaux tout usage	1 x paire de ciseaux chirurgicaux
1 x attelle de bras	morphine (quantité à préciser par le médecin)
1 x bouteille de solution nettoyante Savlon	



**PREMIERS SOINS**

**RÉCUPÉRATION**

Au cours de la marche, l'une des préoccupations du commandant de convoi est de savoir comment il pourra récupérer les véhicules en panne dans l'escorte ou la colonne. La règle élémentaire est de ne jamais laisser un véhicule derrière sans protection. La décision concernant la répartition des ressources affectées à l'escorte et à la récupération d'un véhicule en panne est prise uniquement par le commandant de convoi qui évalue la menace et les besoins de protection du reste du convoi. Le groupement tactique devrait collaborer en mettant en attente dans les camps de base des équipes de récupération de véhicule, gardées «au besoin» par une équipe capable de se déployer rapidement. N'oubliez pas de prévoir un élément de relève pour le génie dans le cas d'une mission de récupération de mines. La maintenance préventive est également un facteur très important en regard de la réussite de la mission, plus particulièrement du fait que les véhicules de combat sont alourdis par leur imposante charge de combat qu'ils transportent.

## APPROVISIONNEMENTS DE COMBAT

Les escortes de convoi doivent toujours quitter le camp de base avec une dotation initiale complète. Ce facteur est capital en raison des fréquents retards et des haltes prolongées à certains points de contrôle de la circulation.



# DÉPECHES

## OPÉRATIONS RELIÉES AUX CONVOIS

### PARTIE SIX -- INSTRUCTION

Comme nous l'avons mentionné plus tôt, le point de coordination de toute l'instruction préparatoire aux opérations autres que les opérations de guerre doit être au plus bas niveau possible dans la chaîne de commandement. Une instruction exigeante orientée sur la mission dispensée aux officiers et aux s/off subalternes est la clé du succès de l'unité. Il faut mettre l'accent sur les matières connexes suivantes dans l'instruction sur l'escorte des convois :

- Négociation (au niveau de la section/de la patrouille)
- Règles d'engagement
- Sensibilisation à la présence des mines Premiers soins de combat (choisir un A méd dans l'équipage)
- Instruction sur l'utilisation de la radio HF (515 et VIC 120)
- Conduite de véhicules dans un convoi (en milieu rural et urbain)
- Instruction sur la technique «crack and thump» (craquement et bruit sourd) à bord de véhicules

Le gros de l'instruction sur l'escorte de convois devrait toutefois être centré sur l'instruction collective dispensée au moyen d'exercices avec scénario dirigés par une autre unité dans la brigade. On recommande les scénarios ci- dessous:

**Scénario un** - Poste de contrôle de la circulation particulièrement «chaud». Un convoi (petit/gros) est arrêté à un poste de contrôle de la circulation et devient la cible du tir d'une section (-).

**Scénario deux** - Embuscade de front. Un convoi (gros/petit) est pris en embuscade par un tireur isolé sur le front de la colonne.

**Scénario trois** - Embuscade sur les flancs. Un convoi (gros/petit) est pris en embuscade sur un flanc de la colonne par une mitrailleuse moyenne abritée dans une casemate.

**Scénario quatre** - Embuscade par l'arrière. Un convoi (gros/petit) est pris en embuscade par l'arrière par un missile antichar.



**Scénario cinq** - Négociations. Un poste de contrôle est sous la garde de brutes qui font la vie dure au convoi et essaient de «confisquer» une partie, voire la totalité, du convoi (Répéter ce scénario plusieurs fois).

**Scénario six** - Champ de mines. Un convoi (gros/petit) tombe sur un champ de mines improviser il s'ensuit plusieurs pertes.

**Scénario sept-Émeute**. En traversant une zone bâtie, le convoi est attaqué par les gens de la région (y compris des femmes) qui essaient de l'arrêter et de voler les secours.

**Scénario huit** - «Invités». Une force d'escorte accueille un convoi du HCR à un point de RV lorsqu'un deuxième organisme d'aide essaie de se joindre au convoi. Les invités transportent des marchandises et des armes de contrebande en plus des approvisionnements d'aide humanitaire dans leurs camions.

**Scénario neuf** - Taxi blindé. Un peloton/une troupe reçoit la mission d'escorter le commandant d'une force belligérante pour franchir un point de confrontation. Au poste de contrôle de la circulation, ses ennemis essaient de l'enlever.

**Scénario dix** - VIP Un peloton/une troupe tombe dans une embuscade d'un tireur d'élite qui ouvre le feu sur cette unité pendant qu'elle escorte un VIP du HCR.

**Scénario onze** - Otage. A un poste de contrôle de la circulation les belligérants essaient de capturer le groupe précurseur ou le commandant de convoi au cours des négociations.

### OPÉRATIONS CONNEXES

- Escorte d'OL dans des zones névralgiques/dangereuses.
- Service de taxi blindé. Escorte d'un VIP d'une force opposée qui doit assister aux réunions du commandant.
- Escorte de VIP
- Escorte des observateurs militaires de l'ONU/de la mission de surveillance de la communauté européenne.
- Escorte de commerçants locaux, ayant habituellement un lien avec les services publics civils comme l'approvisionnement en électricité ou en eau.
- Escorte des prisonniers de guerre/échange de dépouilles.

L'instruction collective/d'armes combinées portant sur les convois devrait se terminer par des exercices sur les tunnels d'un groupement tactique (-) (peut- être 36 heures). L'instruction sur les convois devrait être mise en relation avec les autres activités d'instruction du groupement tactique et durer au moins cinq à neuf jours selon la mission de l'unité.



### **OBSERVATION:**

Le SQFT a mis en oeuvre une politique selon laquelle des sous-unités et un état-major d'anciens combattants sont détachés auprès des unités qui ont reçu leur ordre d'avertissement de mission. Un ancien combattant assigné comme officier des opérations ou de l'instruction peut donner beaucoup de conseils portant sur les missions et applicables directement au plan d'instruction du groupement tactique. De plus, le recours aux anciens combattants pour constituer le gros de la «force ennemie» dans le cadre des exercices s'est avéré une expérience très fructueuse,

**Entrevue au retour d'une mission**

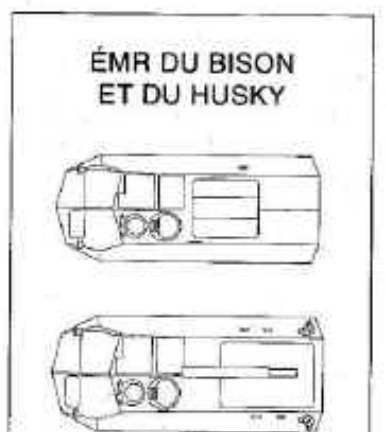
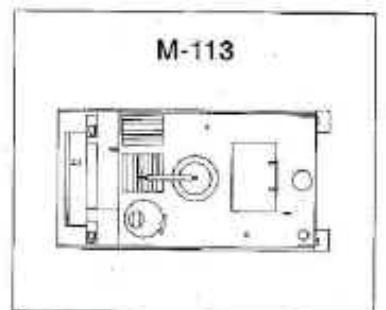
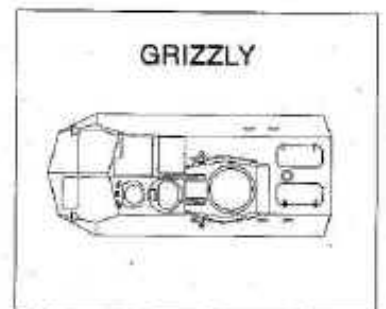
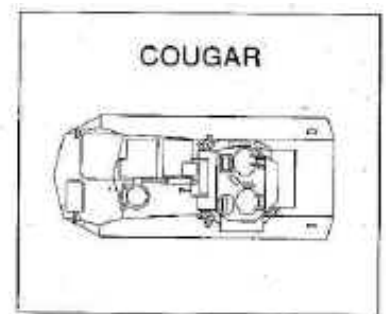
# DÉPECHES

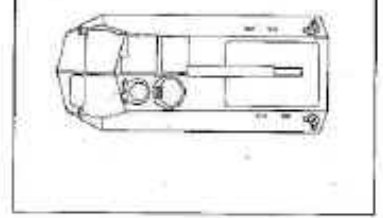
## OPÉRATIONS RELIÉES AUX CONVOIS

### PARTIE SEPT - MISE A JOUR SUR L'ÉQUIPEMENT

#### "VÉHICULES DE COMBAT"

- La mitrailleuse coaxiale C5A1 sera remplacée par la mitrailleuse polyvalente C6 à partir d'octobre 1994 (au total 432 mitrailleuses pour le Cougar et le VBL 25).
- Amélioration de la protection blindée des Cougar opérationnels au moyen de la technique du blindage d'appoint léger. L'installation doit commencer en août 1994.
- L'inspection au dépôt a commencé pour les systèmes de tourelle. Pour les unités basées au Canada, elle sera terminée en juillet 1994 et dans le cas des unités opérationnelles, elle doit commencer en septembre 1994.
- 300 mitrailleuse coaxiales polyvalentes C6 destinées aux Grizzly seront livrées entre janvier et février 1995.
- Amélioration de la protection blindée des Grizzly opérationnels au moyen de la technique du blindage d'appoint léger. L'installation doit commencer en août 1994.
- On a terminé le programme d'inspection et de réparation du Grizzly prévues au niveau du dépôt.
- Le nouveau modèle de la mitrailleuse polyvalente C6 destiné aux M-113 de l'infanterie sera livré entre mars et décembre 1995.
- Le M-113 sera doté d'une protection blindée améliorée au début du mois d'août 1994. Le matériel allemand se compose de plaques frontales et latérales ajoutées de même que d'un blindage inférieure d'une protection contre les mines assurée par un boudin à l'avant.
- Le nouveau modèle de mitrailleuse polyvalente C6 destiné aux ÉMR des Bison et des Grizzly sera livré entre mars et décembre 1995.
- Au cours des deux prochaines années, de nouveaux treuils TR 80 seront installés sur le Grizzly (à l'intérieur) et sur le Bison (à l'extérieur). Nota: Le Bison pourra remorquer les véhicules de l'avant comme de l'arrière.





## ÉQUIPEMENT DE PROTECTION PERSONNELLE

- Le projet de remplacement du casque du soldat fera l'objet de soumissions à l'automne 1994 et la date de livraison est prévue pour 1996. Nota : L'utilisation provisoire du casque PASGT de l'armée américaine a été fructueuse au cours des opérations. Les caractéristiques américaines qui ont fait leur preuve seront intégrées au nouveau casque canadien.
- La nouvelle veste pare-éclats est entrée en service depuis 1991. Plus de 7 000 vestes ont été distribuées avec plusieurs nouvelles modifications. Des prototypes améliorés font l'objet d'une mise au point continue. Nota : La veste est conçue pour arrêter les fragments et non les balles.
- Environ 400 vestes pare-balles spéciales ont été distribuées aux unités dans les Balkans pour les soldats exposés à la menace directe du tir des armes légères.



VESTE PARE-BALLES

Environ 450 vestes à matériel renforcée de plaques sont achetées pour être mises à l'essai au sein des unités du contingent canadien de la FORPRONU cet automne. Cette veste se porte pardessus la veste pare-éclats dans le but d'améliorer la protection personnelle contre le tir des armes légères tout en améliorant aussi sensiblement la capacité du soldat de transporter des charges.



VESTE PARE-BALLES  
(PHOTO  
NON-DISPONIBLE)

## COMBINAISON D'ÉQUIPAGE IGNIFUGE



La livraison des premières combinaisons d'équipage de véhicule de combat modifiées a commencé. Le nouveau modèle intègre un matériau ignifuge auquel on ajoute un sous-vêtement qui protège contre le mur de la chaleur semblable à celui porté par les équipages du 10 GAT. Les nouvelles combinaisons vont remplacer les combinaisons actuelles au fur et à mesure que celles-ci seront usées. Les combinaisons de l'armée américaine continuent d'être utilisées provisoirement dans les unités opérationnelles jusqu'à ce que les vieilles combinaisons soient éliminées complètement du système.

# DÉPECHES

## OPÉRATIONS RELIÉES AUX CONVOIS

### PARTIE HUIT -- DOCUMENT ET OUVRAGES DE RÉFÉRENCE

#### SOURCE CANADIENNE

PFC 305(2) Escadron de reconnaissance au combat  
PFC 305(4) Troupe de reconnaissance au combat  
Op Harmony ROTO 1 - Compte rendu d'opération  
Op Harmony ROTO 2 - Compte rendu d'opération  
Op Harmony ROTO 3 - Compte rendu d'opération  
Op Cavalier ROTO 1 - Compte rendu d'opération  
Op Cavalier ROTO 2 - Compte rendu d'opération  
Op Deliverance - Compte rendu d'opération  
Bulletin de l'Arme blindée  
Journal de l'infanterie - numéro 26  
Revue de la FORPRONU - numéro 1

#### ALLIÉS

US Army CALL Newsletter 93-8  
Op Restore Hope POR (USA)  
Op Grapple POR British Army  
Op Solace POR Australian Army  
Nordic UN Tactical Manual Vol 2 (Manuel de l'ONU  
sur les tactiques dans les opérations nordiques, vol.2)

**La reproduction sur place du présent bulletin d'information est fortement recommandée**