

ATELIER DE L'ÉQUIPEMENT DE COMMUNICATION : (Référence : scénario de l'IMFCS, p. 34)

Q : Est-ce que les techniciens viennent suivre une instruction sur place? Existe-t-il un programme d'instruction précis auquel ils doivent prendre part?

A : Une instruction est offerte à l'extérieur, à l'école de l'Installation de maintenance de la Flotte Cape Scott (IMFCS) et de l'Installation de maintenance de la Flotte Cape Breton (IMFCB). Nous pouvons également envoyer les techniciens suivre une formation dans les installations du fabricant d'équipement d'origine. Les techniciens exécutant des travaux sur l'équipement de communication de navires et de sous-marins doivent posséder un niveau d'instruction élevé et doivent habituellement avoir suivi des cours spécialisés. Nous assurons la maintenance de systèmes qui ne sont plus appuyés par leur fabricant d'origine. Nous réparons une vaste gamme d'équipement, jusqu'au niveau des cartes de circuits imprimés.

ATELIER DES AIDES À LA NAVIGATION : (Référence : scénario de l'IMFCS, p. 32)
Capacités : Système de barres de référence d'horizon stabilisé, systèmes de caméras de télévision en circuit fermé (CCTV) faisant partie intégrante du système de contrôle intégré de plateforme (SCIP) – ponts supérieurs seulement; système d'affichage et de navigation intégré de bord (SHINNADS), système gyroscopique de référence inertielle Mk49, systèmes d'horloges embarqués, loch Doppler SRD331, systèmes de détection de la vitesse et de la direction du vent et systèmes d'affichage, systèmes de télédiffusion par satellite de télécommunications maritimes, systèmes de distribution des données de navigation (SDDN).

Q : Lors d'une réparation, que doit-on faire lorsqu'on se rend compte qu'une pièce est désuète?

R : Le personnel des installations de maintenance de la Flotte (IMF) possède une grande expérience en ce qui a trait à la réparation de composantes (p. ex., carte à circuits). Une pièce obsolète peut être éliminée ou transférée dans les biens de l'État. Pour la désinstaller, il faut présenter une commande de travail à cet effet. Si la pièce est encore en bon état, elle peut servir à autre chose. Ainsi, sa durée de vie sera augmentée. La maintenance d'équipement de cette nature nécessite un haut niveau de connaissances, de compétences et de formation. L'IMF est en mesure d'effectuer l'ensemble des tâches de mise à l'essai et d'étalonnage des indicateurs et compteurs de la plupart des systèmes des navires et des sous-marins. Le personnel acquiert une vaste expérience et de nombreuses connaissances sur ces systèmes par l'entremise d'une instruction officielle et par l'acquisition d'expérience pratique.

COMPOSANTES ÉLECTRONIQUES DES SONARS ET DES SYSTÈMES DE CONDUITE DE TIR : (Référence : scénario de l'IMFCS, p. 31 – aucune note)

Q : Utilisez-vous la barge bleue pour effectuer des mises à l'essai?

R : Oui. Nous utilisons des transducteurs que nous immergeons dans l'eau afin de calculer les fréquences émises par le navire, d'effectuer des mises à l'essai actives, et d'écouter des sources de bruit connues dans le port.

Q : Est-ce que beaucoup de tâches sous-marines sont exécutées chez Seaspan sur la côte ouest?

R : Pas vraiment. Un nombre important de tâches peuvent être effectuées à l'IMF Cape Scott. L'équipement est renvoyé dans la chaîne d'approvisionnement; la révision de celui-ci est effectuée à Cape Scott. Quelques tâches sont exécutées sur l'autre côte, à l'IMF Cape Breton.

ATELIER DES RÉGULATEURS DE VITESSE : (Référence : scénario de l'IMFCS, p. 10)

Régulateur de vitesse et injecteur – Réparation et mise à l'essai

Q : Groupe électrogène : qui le changera?

R : Lorsqu'un programme à cet effet est en place, le groupe électrogène peut être changé à quai par un entrepreneur ou par l'IMF.

Moteur à combustion interne (MCI) : (Référence : scénario de l'IMFCS, p. 11)

Le personnel de cet atelier exécute des travaux de maintenance préventive et corrective sur des moteurs à combustion de tous les types et de toutes les tailles.

Capacités : En plus de pouvoir effectuer des réparations à bord des navires, le personnel de l'atelier est en mesure de faire la révision complète des moteurs diesel des navires de toutes les classes et des sous-marins de la classe VICTORIA. Il fournit également un soutien à diverses autres unités en ce qui a trait à la réparation de moteurs hors-bord, de pompes à incendie, de groupes électrogènes à moteur diesel et de moteurs de petits navires.

Compétences et expertise particulières : Mise en marche et mises à l'essai de moteurs diesel, y compris des mises à l'essai en mer de moteurs principaux.

ATELIER DES ARMES, CANONS ET MISSILES DE SURFACE : (Référence : scénario de l'IMFCS, p. 17)

Objectif : Exécuter tous les travaux de maintenance périodique et corrective sur les systèmes de canons et de missiles.

Capacités : Assurer la maintenance des systèmes d'armes de surface suivants pour les navires canadiens de Sa Majesté (NCSM) :

- Canons : 57 mm, 76 mm et système d'arme de combat rapproché (CIWS) de 20 mm;
- Systèmes de missiles : système à lancement vertical de missiles guidés, missiles Harpoon, missiles SeaSparrow évolués et système de mise hors combat multi-acquisition.
- Matériel de neutralisation de mines ventouses et armes d'artillerie de divers calibres.

Compétences et expertise particulières : L'équipe des armes de surface (électroniques, électriques, mécaniques) de l'IMFCS est composée de techniciens hautement qualifiés

qui ont suivi une instruction officielle sur la réparation et la révision de systèmes d'armes complexes.

Q : Est-ce que cet atelier effectue des travaux sur des navires de défense côtière (NDC)?

R : Oui. Le personnel d'autres ateliers satellites ayant des responsabilités distinctes effectue également des travaux sur ceux-ci.

ATELIER D'USINAGE : (Référence : scénario de l'IMFCS, p. 16)
Fraisage CNC et tours

Q : Quelle instruction doit avoir été suivie par les techniciens?

R : Les techniciens doivent avoir suivi une instruction portant précisément sur l'utilisation de chaque pièce mécanique ainsi que sur les mesures de sécurité à respecter pour chacune d'entre elles.

Compétences et expertise particulières :

- Fabrication d'engrenages : L'atelier d'usinage est muni d'une sélection d'équipement de taillage d'engrenages permettant de produire des crémaillères, des roues hélicoïdales et des roues coniques.
- Gravures : La section de l'atelier d'usinage responsable des gravures est munie d'une vaste gamme d'équipement de gravure pouvant être utilisé sur divers supports et contours.
- Services de contrôle dimensionnel : L'atelier d'usinage de l'IMFCS offre des services de contrôle dimensionnel exhaustifs et modernes, y compris des services de mesures des coordonnées fixes de précision et des services de contrôle dimensionnel de machines sur place.

SECTION RESPONSABLE DE L'EXPÉDITION DU MATÉRIEL : (Référence : scénario de l'IMFCS, p. 21)

Objectif :

- Cette section a pour objectif de surveiller les mouvements du matériel et la logistique en amont de la chaîne d'approvisionnement ministérielle et de l'approvisionnement local nécessaires à l'appui des projets de maintenance de l'IMFCS.
- Elle sert de lien direct entre les gestionnaires de projet et les planificateurs de l'IMFCS en ce qui a trait au matériel entrant obtenu par l'entremise de la filière d'approvisionnement et/ou de la chaîne d'approvisionnement ministérielle.
- Le personnel faisant partie de la section collabore avec des ressources spécialisées utilisant le Système d'information de la gestion des ressources de la défense (SIGRD) et le service à la clientèle pour maximiser la souplesse de l'échéancier, à partir de l'étape de la génération de la commande de travail jusqu'à l'étape de la livraison finale et/ou de la consommation du matériel.

Q : Est-ce que les pièces de rechange sont uniquement destinées à l'IMF?

R : Seuls les articles d'approvisionnement local et d'approvisionnement centralisé sont uniquement destinés à l'IMF.

SECTION DE L'ENTREPÔT : (Référence : scénario de l'IMFCS, p. 19)

Cette section a pour objectif de recevoir et de traiter tout le matériel entrant dans l'IMFCS, y compris le matériel d'approvisionnement local, les produits consommables, les outils, l'équipement et les pièces de rechange de la Marine royale canadienne et d'autre matériel de la chaîne d'approvisionnement ministérielle. On assure un suivi et un contrôle de l'ensemble des mouvements de matériel et des activités de traitement du matériel au moyen d'un système ministériel intégré, soit le SIGRD.

- Le matériel est détenu en vue de son utilisation par le personnel des ateliers dans le cadre de travaux en cours (entreposage minimal à long terme).
- Point de sortie du processus de logistique inverse en ce qui a trait aux retours, aux réparations et aux révisions du matériel et aux retours de biens et de matériel par l'entremise de la chaîne d'approvisionnement ministérielle.
- Gestion complète des stocks, prise d'inventaire exhaustive, visibilité complète des biens et responsabilisation complète à l'égard du matériel.
- Inspection technique et assurance de la qualité du matériel reçu.
- Manutention, entreposage et expédition de marchandises dangereuses.
- Le personnel de l'établissement d'entreposage a plus de dix ans d'expérience relative à l'utilisation du module de gestion des stocks du Système intégré des finances et du matériel (SAP), le SIGRD.
- Point d'entrée et liaison directe avec les gestionnaires du cycle de vie du matériel (GCVM) de même qu'avec les chaînes d'approvisionnement externes, les vendeurs de matériel autonomes et les logisticiens.
- Sous-section des stocks de pièces métalliques : Gamme exhaustive de produits métalliques prêts à être utilisés, y compris des plaques et des tuyaux de diverses classes, et services d'entreposage et de distribution personnalisés au sein des installations de l'IMFCS.

Q : Obtenez-vous le matériel par l'entremise du système de gestion des stocks et l'y retournez-vous par la suite?

R : Oui. Le matériel est détenu en vue de son utilisation par le personnel des ateliers dans le cadre de travaux en cours (entreposage minimal à long terme). Point de sortie du processus de logistique inverse en ce qui a trait aux retours, aux réparations et aux révisions du matériel et à l'aliénation de biens et de matériel par l'entremise de la chaîne d'approvisionnement ministérielle. Gestion complète des stocks, prise d'inventaire exhaustive, visibilité complète des biens et responsabilisation complète à l'égard du matériel.

Modèles « complet » et « allégé » : (Capv Earl) – Deux IMF – cmdt

Les deux unités mènent leurs activités de manière indépendante tout en collaborant et en se soutenant mutuellement. Les centres de travail et les capacités sont répartis entre les deux côtes. Présentement, nous tentons de déterminer l'endroit où seront affectés les experts en la matière (EM) de différents domaines de compétences (côte est ou côte ouest). Par exemple, lorsque l'une des IMF a besoin de capacités supplémentaires

pour répondre à un besoin, on y affecte deux ou trois employés de l'autre IMF pour qu'elle soit en mesure de le satisfaire. C'est ainsi que nous procédons actuellement.

En bref, dans le cadre de notre stratégie en matière de ressources humaines (RH) de la maintenance et du génie maritime (MGM), nous envisageons la possibilité d'intégrer entièrement certaines capacités à l'une des formations (modèle « complet »), et de n'affecter qu'un petit nombre d'EM (modèle « allégé ») à l'autre formation.

Essentiellement, cette manière de faire permettra aux responsables de la MGM de conserver des capacités clés tout en respectant les enveloppes de financement imposées en matière de RH. Il faut tenir compte du fait que le délai de réaction de la formation de modèle « allégé » sera probablement plus long, car les EM de la formation de modèle « complet » devront se rendre sur l'autre côte en avion pour aller la soutenir.