



HMCS *Winnipeg* INCHOPs to operational theatre for support of OP ALTAIR

By MS Jay Jimmo

Our ship was under way across the Arabian Sea after our port visit to Cochin, India, about to “INCHOP” (India China Operations) into the area of responsibility (AOR)—entering the operational theatre—after being away from home for almost two months now. We had to be in Manama, Bahrain by June 4 for our operational deployment briefings, meaning we had to cross the NAS (North Arabian Sea), pass through the GOO (Gulf of Oman), through the SOH (Straits of Hormuz) cross the SAG (Southern Arabian Gulf) and into the CAG (Central Arabian Gulf) to get to grandma’s house: CENTCOM (Central Command) at the US Naval Support Activity base in Bahrain. The Navy loves its acronyms.

Over half of the ship’s company has never been here before, which is an amazing statistic based on the operational tempo of Operation APOLLO. There was a different feeling in the air as we entered The Box, both from the crew and in the environment around us.

The mentality of the ship’s crew varies based on expectations. Those that have never been here before are somewhat apprehensive of what to expect. The lump in the back of the throat really comes from the reality that, if the action alarm goes off, it is not a drill; it is for real!! Those that have been here before know and expect this. However, it does not take that lump away, just makes it easier to deal with.

When you conduct your first patrol, it can involve completing a multitude of taskings from boarding a ship, to patrolling a small area with the ship’s presence being the key factor, to working with media personnel embarked for day trips. You do not know what, if anything, will happen next.

The crew is always in a good mood, as incoming mail and parcels are among the receiving stores as well. And nothing bumps morale up like a care package or letter from home.

Though you never quite know what might happen during a boarding of a vessel, I believe the worst task is making the transit through the Straits of Hormuz, which is a dicey place at best. It is a choke point for all traffic flow in and out of the Arabian Gulf, with the two closest points

being only 30 nautical miles apart, at two different areas.

Every time you go through, the Omani Navy hails you asking who and what you are doing, which you answer with sound bite “A” on the translating equipment. Then the Iranians, whom you answer with

sound bite “B”, hail you within the next couple of miles.

It is all in a day’s work for a ship operating in the environment of the AOR. But the ultimate goal is really for all involved to get home safely to family and friends waiting for them to reassume their lives.



HMCS/NCSM WINNIPEG

HMCS *Winnipeg* boarding party prepares for action, no drills this time.

L’équipe d’abordage du NCSM *Winnipeg* s’apprête à agir : fini les temps des exercices.

Le NCSM *Winnipeg* dans le théâtre des opérations en Inde et en Chine à l’appui de l’Op ALTAIR

par le Matc Jay Jimmo

Après une visite dans le port de Cochin, en Inde, notre navire franchit la mer d’Oman, prêt à entrer dans sa zone de responsabilité dans le théâtre des opérations en Inde et en Chine (INCHOP). Nous sommes loin de chez nous depuis

maintenant plus de deux mois. Le 4 juin, il nous fallait être à Manama (Bahreïn) pour notre breffage de déploiement, ce qui signifie que nous devons traverser la mer d’Oman Nord (MON), en passant par le golfe Arabo-Persique Sud (GPS) et nous rendre jusqu’au golfe Arabo-Persique central (GPC) pour arriver chez

mère-grand : le Commandement central de la Force navale des États-Unis à Bahreïn. On raffole des acronymes dans la Marine.

Plus de la moitié de l’équipage du navire n’avait jamais mis les pieds à Bahreïn auparavant, ce qui est une statistique étonnante si l’on tient compte de la cadence de l’Op APOLLO. L’ambiance diffère dans la boîte, tant du côté de l’équipage que de ce qui nous entoure.

L’état d’esprit de l’équipage du navire varie selon les attentes. Ceux qui sont ici pour la première fois sont un peu anxieux, ne sachant trop à quoi s’attendre. Le serrement de gorge est dû au fait que nous savons que si l’alarme d’intervention retentit, c’est pour vrai, il ne s’agit pas d’un exercice! Ceux qui sont déjà venus ici savent à quoi s’attendre. La boule dans la gorge est toujours présente, mais ce sentiment est plus facile à contrôler.

En partant en patrouille pour la première fois, on pourrait être appelé à effectuer une multitude de tâches allant de l’abordage d’un navire à la patrouille d’une petite zone dont la présence du navire est le facteur clé, en passant par l’accueil des médias à bord pour la

journée. On ignore toujours ce qui arrivera ensuite.

L’équipage est toujours de bonne humeur lorsque le courrier et les colis arrivent. Rien ne remonte le moral comme un colis ou une lettre de chez soi.

Même si l’on ignore toujours ce qui pourrait arriver lors de l’abordage d’un navire, je crois que le plus difficile est de franchir le détroit d’Hormuz, un endroit dangereux s’il en est. Il s’agit d’un passage obligé pour tous les navires qui entrent et qui sortent du golfe Arabo-Persique, avec les deux points les plus près à seulement 30 milles marins l’un de l’autre et dans deux régions distinctes.

À chaque passage, la marine d’Oman nous interpelle et nous demande qui nous sommes et ce que nous faisons là, ce à quoi nous devons répondre avec l’enregistrement « A » de la machine d’interprétation. Puis, les Iraniens, à qui nous devons répondre avec l’enregistrement « B », nous interpellent quelques milles plus loin.

Tout ça fait partie de la vie à bord d’un navire en mission dans sa zone de responsabilité. Par contre, le but principal pour tous les membres de l’équipage est de retourner à la maison sains et saufs et reprendre le cours normal de notre vie avec nos familles et nos amis.



HMCS *Winnipeg*, as seen here from overhead, is now at work in the Arabian Gulf.

Vue aérienne du NCSM *Winnipeg* dans le golfe Arabo-Persique.