



## **Déploiement du 14<sup>e</sup> Escadron du génie de l'air à Tyndall, AFB, Floride – du 25 au 31 octobre 2003.**

Éditeur : capt. B. Manson  
Auteur : adjum K. Clayton  
Photos : adjum K. Clayton

Le 24 octobre 2003, 35 personnes du 14<sup>e</sup> Escadron du génie de l'air (EGA) se sont rendues en Floride pour participer à une formation en génie civil offerte par la United States Air Force (USAF), au Silver Flag Training Site, situé à la base aérienne (AFB) Tyndall, en Floride. L'équipe de participants se composait de personnel de la 91<sup>e</sup> Ele GA, de la FN Gander, de la 143<sup>e</sup> Ele GA Bridgewater, N.-É. et de la 144<sup>e</sup> Ele GA Pictou, N.-É. Le site se trouve dans un milieu sauvage entouré d'un marécage où vivent des alligators, des araignées et des serpents, au cœur du bel état de la Floride. Un ensemble impressionnant d'infrastructure se trouve sur le site et sert à la formation des ingénieurs-constructeurs, des conducteurs de matériel lourd, du personnel de la Personnel Services Company (PERSCO) et du personnel de la neutralisation des explosifs et munitions (NEM). Le site comprend tout ce qu'il faut, des pistes en service simulées au champ de tir pour les fusils pour tireur d'élite de calibre .50, utilisés lors des opérations de NEM. La devise de l'école est *Real Time, Real World* (« Temps réel, monde réel »). À Silver Flag, il n'y a pas de simulation ni de pause. Dans nos formations, nous avons utilisé le vrai équipement et la même doctrine employée par l'USAF aujourd'hui en Afghanistan et en Iraq.

Le personnel du 14<sup>e</sup> EGA est arrivé sur le site à 8 h 30 dimanche matin, ainsi que 150 ingénieurs civils américains, et s'est vite retrouvé sous le contrôle de la PERSCO. On nous a assigné une petite baraque en bois conçue pour accueillir de 10 à 12 personnes, et nous avons reçu nos repas individuels pour la semaine. À 10 h 30, nous étions déjà en classe. Nous nous sommes vite rendu compte que la structure de métiers et la formation des ingénieurs civils de l'USAF étaient très différentes des nôtres. Quelques-uns se sont alors sentis mal à l'aise, mais la plupart d'entre nous nous sommes adaptés au rythme d'apprentissage accéléré.

La formation à Silver Flag se concentre sur sept concepts principaux : la planification du cantonnement, la protection et la survivabilité de la Force, l'évaluation des dommages, la récupération des terrains d'aviation, le tracé de la surface minimale de fonctionnement, la gestion des ressources et les opérations des centres de survie/reprise et de contrôle des dommages (CCD). Au cours des quatre jours suivants, le personnel a suivi une formation spécifique dans un contexte se rapportant à un de ces concepts ou à tous les sept. Toute la matière a été couverte, de la réparation des cratères à la construction de divers abris. L'examen a eu lieu le cinquième jour. Il s'intitulait EXERCISE SILVER STEED. Ce fut l'occasion parfaite pour les membres du 14<sup>e</sup> EGA de démontrer les nouvelles capacités qu'ils avaient acquises.

Le scénario était le suivant : Nous faisons partie d'une force de coalition située entre deux pays en guerre. Nous avons tenté de rester neutres, mais cela était impossible. Au moyen de négociations avec un pays voisin, la coalition allait pouvoir employer un terrain d'aviation qui allait répondre à nos besoins. Le déménagement a donc commencé. Il fallait nous souvenir de la devise « Temps réel, monde réel ». On nous

a ordonné de n'apporter que les articles essentiels, car nous n'allions pas revenir à nos baraques. Une fois encore, nous nous sommes retrouvés sous le contrôle des membres de la PERSCO. Leur rôle dans l'USAF est de maîtriser le mouvement de tout le personnel, sans égard à où il se trouve dans le monde, un travail qu'ils prennent très au sérieux. Les ingénieurs avaient hâte de commencer l'examen et de mettre en œuvre leurs nouvelles capacités, mais le personnel de la PERSCO a dû vérifier les preuves d'identité, confirmer les manifestes, compter et compter à nouveau. Enfin, nous avons pu monter dans l'autobus. Une fois rendus, la PERSCO a tout recommencé. Apparemment, il est très grave de perdre quelqu'un en route. Finalement, une fois toutes ces procédures achevées, nous avons pu commencer notre travail.

La première activité au programme était l'installation de la force. Cette activité comprenait une évaluation des dommages dans le terrain d'aviation. Le personnel de la NEM a rapidement vérifié l'endroit pour s'assurer de l'absence de munitions explosives non explosées (UXO). Une fois cette tâche achevée, les arpenteurs ont tracé les dommages. Une surface minimale de fonctionnement a alors été sélectionnée. Simultanément, l'infrastructure et les installations initiales ont été établies dans la zone du cantonnement. Nous avons vite appris qu'il fallait monter notre tente dès que possible dans la journée pour ne pas avoir à dormir à la belle étoile cette nuit-là. Comme dans la plupart des exercices, nous en étions rendus à la moitié des travaux quand l'ennemi a attaqué. L'installation allait devoir attendre. Nous devons maintenant nous concentrer sur la piste, car un aéronef allait arriver dans trois heures et un colonel de l'USAF (un colonel Full Bird) désirait à tout prix que la piste soit fonctionnelle. Voici ce en quoi les ingénieurs américains et canadiens se ressemblent : un colonel obtient d'eux ce qu'il désire. Pour résumer, nous avons réussi à respecter les délais établis. Les cratères du terrain d'aviation ont été réparés, l'éclairage de la piste a été installé et la barrière d'arrêt d'aéronef était prête.

À présent, il fallait achever le cantonnement. Il nous a fallu une longue journée de dur travail sous le soleil de la Floride et dans une humidité de 95 % pour installer les câbles d'alimentation en électricité, les unités de douche et de bain, la tuyauterie d'alimentation en eau et les branchements d'évacuation d'eaux ménagères. Enfin, l'installation de la force était achevée. Le lendemain matin, nous étions encore si épuisés que nous avons eu l'impression de n'avoir dormi que quelques minutes. Résonnant dans les gros haut-parleurs, la voix amicale du commandant du camp nous a réveillés : « Bonjour aux campeurs de Silver Flag! » et nous nous sommes levés. Cette expérience a été couronnée de succès et a représenté pour nous beaucoup plus qu'un simple exercice de formation. Beaucoup y ont versé leur sang, leur sueur et leurs larmes. Nous avons partagé nos souvenirs et établi des liens amicaux durables. Le temps du dernier débriefing était maintenant arrivé, et le commandant du camp est monté sur l'estrade. Il a dit qu'il n'aurait pas pu être plus satisfait des résultats et de l'effort déployé par tous les participants. Non seulement notre équipe a pu surmonter ses différences nationales et culturelles, mais nous avons atteint nos objectifs et battu le record dans la portion de l'exercice destinée à la récupération du terrain d'aviation. Cet accomplissement est exceptionnel si l'on considère qu'un nouveau groupe d'ingénieurs suit cette même formation toutes les semaines. Chaque semaine, le cadre de la formation effectue une surveillance et recherche les personnes qui s'illustrent le plus par leur effort. À la fin de la semaine, il remet à ces personnes le 823<sup>e</sup> Red Horse Coin, très convoité de tous. Parmi les cinq récipiendaires, deux étaient des Canadiens : les caporaux Ruston et Hebb, tous deux de la 143<sup>e</sup> Ele GA Bridgewater, N.-É. Finalement, le 14<sup>e</sup> EGA a reçu un honneur qui nous a profondément émus : une ovation de la part du cadre et des autres étudiants de Silver Flag. C'est alors que nous avons compris que tous nos efforts en avaient valu la peine.

CHIMO!



**Photo 1 : Le cplc Donaldson (91<sup>e</sup> Ele GA) et le sgt Ramirez de l'USAF dans le CCD.**



**Photo 2 : Des conducteurs de matériel roulant (lourd) observent une démonstration des techniques utilisées pour remplir un cratère avec efficacité.**



**Photo 3 : Le cplc Chisholm (144<sup>e</sup> Ele GA) dans le MOPP 1 à l'intérieur du CCD, pendant l'examen EXERCISE SILVER STEED.**

