

Ex Vigilant Shield 15

Par le Capt M.T. Ledoux, cmdt ele, 86 ESPA, 8 GCE

Du 5 au 21 octobre, la 86^e escadrille des services publics et des systèmes d'aérodrome (ESPA) de la section a déployé des membres de sa section du système d'arrêt d'aéronef (SAA) à la BFC Goose Bay pour installer un système d'arrêt d'aéronef mobile et donner de la formation aux entrepreneurs de Serco de la 5^e Escadre afin d'utiliser l'équipement au cours de l'Ex *Vigilant Shield 15*. Il s'agit d'un exercice binational dont le but est d'appuyer la stratégie nationale de défense de l'Amérique du Nord de l'autre pays par le biais d'un programme intégré géré par le Canada et les États-Unis. Le soutien de la 86 ESPA a été demandé en raison de la participation d'aéronefs CF188 Hornet et le fait que le mandat de la 86 ESPA est d'appuyer l'ARC à l'aide d'équipement et d'ingénieurs militaires.



Des tech de la 86 ESPA installent la ligne de piquets KM pour fixer le SAA mobile lors d'engagements d'aéronefs

Communément appelés crochets à Hornet (Hornet Hookers), ils sont déployés par les tech SAA 86 ESPA chaque fois qu'un CF188 doit utiliser un terrain d'aviation sans système d'arrêt d'aéronef présent. Le facteur de sécurité ajouté par des câbles d'arrêt additionnels est souvent nécessaire pour la sécurité du personnel et de l'équipement militaires. Il existe deux scénarios où un aéronef de l'OTAN muni d'un crochet doit utiliser le câble d'arrêt. Dans un premier cas, s'il y a une défaillance au décollage de l'aéronef et le pilote doit mettre fin aux procédures. Dans un deuxième cas, s'il y a une urgence visant l'aéronef en vol et que ce dernier doit immédiatement atterrir. Ces deux scénarios peuvent nécessiter l'arrêt sécuritaire d'un aéronef allant jusqu'à une vitesse de 180 nœuds.

Cependant, comme chaque nouveau tech SAA le découvre, arrêter l'aéronef est la partie facile. La planification, l'organisation, le déploiement et l'installation de l'équipement est souvent un défi, car la section de SAA de la 86 ESPA est souvent en déploiement partout au Canada ou aux États-Unis, en soutien aux opérations des terrains d'aviation. Lorsque l'on installe l'équipement, il existe deux moyens de fournir un système d'arrêt d'aéronef mobile dans un terrain d'aviation qui n'est pas familier ou connu. Le premier est connu comme une installation de circonstance, où l'on place les remorques du SAA mobile jusqu'à 25 pieds du bord de piste et on les fixe au sol à l'aide de 10 piquets de corps de 48 po et de 25 autres de 48 po pour chaque remorque (lors d'ops bidirectionnelles). Cette configuration est utilisée lors de l'installation d'équipement dans un aérodrome militaire, car le positionnement d'objets non fragiles près d'une piste va à l'encontre de nombreux règlements de Transports Canada. Le second type d'installation est appelée l'installation complète et nécessite 2 poulies mobiles de bord de piste (MRES) pour séparer les unités de SAA mobile jusqu'à 200 pieds du bord de piste. Chaque MRES est fixé à l'aide de 32 piquets de 48 po et 6 ancres Manta Ray (qui ressemblent à des ancres de bateau miniatures et qui sont enfoncés 12 pied dans le sol) et chaque SAA mobile est fixé à l'aide de 26 piquets.



Des entrepreneurs de Serco pour la 5 Ere Goose Bay voient le produit fini et se préparent à un transfert

Chaque installation est dirigée un chef d'équipe de SAA mobile, un sergent, qui est qualifié et certifié par la Division aérienne pour effectuer les tâches et qui est responsable de tous les aspects de l'installation et de la certification. Le chef d'équipe possède l'autorité de certifier de nouvelles installations et ne le fait que s'il est confiant que l'équipement peut arrêter de façon sécuritaire un aéronef canadien ou allié. Afin de qualifier les techniciens en réfrigération, la

86 ESPA donne chaque année des cours sur le SAA mobile pour que ces derniers puissent jouer le rôle de chef d'équipe et venir en renfort au personnel limité au pays qui est qualifié.



La 86 ESPA installe un SAA mobile pour arrêt des CF18, comme dans la photo prise au cours d'un récent spectacle aérien de l'Op Connection.

L'Ex *Vigilant Shield 15* n'était pas différent des autres exercices et opérations appuyés par la 86 ESPA. Pendant cet exercice, toutefois, l'unité a eu moins d'un mois pour planifier, préparer l'équipement, effectuer le déploiement et mettre en œuvre la tâche, car la participation de l'unité n'a été confirmée qu'à la toute dernière minute. Nonobstant ce fait, la section de SAA a réussi à terminer deux installations complètes et à les certifier à l'aide d'un aéronef du 425^e Escadron avant la date d'échéance imposée par la Division aérienne, et ce, malgré les conditions austères du terrain d'aviation et les sorties régulières des aéronefs civils à l'aérodrome de Goose Bay.

CHIMO!

La 86^e Escadrille des services publics et des systèmes d'aérodrome (ESPA) est une composante de l'esc GC de la 8^e Escadre et consiste en une unité de génie mécanique lourd possédant des capacités uniques dans les domaines de systèmes d'arrêt d'aéronef, de systèmes de production d'énergie électrique et de maintenance de capacités environnementales.