

COMMANDING AN ENGINEER TROOP IN
COMMANDANT DE TROUPE EN

Afghanistan

BY 23361 CAPT GUILLAUME MOREAU

Peter Dawe: You will enjoy reading this account of combat engineering at its best. To put matters in context, Capt Moreau is commanding one of the troops in 51 Squadron commanded by Maj Pepin who was KIA by an IED strike. (See Capt Michelle Whitty's piece preceding this one.) His troop is attached to a company group that is based on an Infantry company with other elements attached to it, including main battle tanks, indirect fire support, and the like. The company group lives and works out of a forward operating base (FOB) and must take care of itself between resupply runs.

What an enriching and stimulating experience it is to be commanding an engineer troop in Afghanistan! Each day brings new challenges. On the technical side, while I don't use my calculator to work on formulas as I did at the College, I do use the principles learned in the classroom. I believe resourcefulness is one of the most important qualities of a troop commander in the field because resources are scarce and everything needs to have been done "yesterday." At the forward operating base (FOB), it is the troop commander who takes care of all things technical, whether it is in his job description or not. I've had to find solutions to unique issues like how to route communications wires, as well as to provide engineer support to the Forces, from traditional protection structures to the design and construction of a light-weight bridge capable of being carried by two men to enable the crossing of wadis. This requires that I constantly coordinate between the various entities in the FOB.

An important part of the job consists of advising my company commander (Infantry Major) with respect to terrain and mobility. It can be interesting to make plans and find solutions to problems in training, but it is during

deployment that everything falls in place and the importance becomes extreme.

I participate in company level and above operations. Currently, we regularly undertake 12-16 hour dismounted patrols. I give all my orders to my section commanders before we start an operation and it is rare that I have the opportunity to communicate with them once we leave. At that time, they are completely under the command of the Infantry section commanders – however, I am in charge of the company Tactical Command Post (Tac CP) while the company commander oversees the operation. Whenever we run into mobility problems or anything to do with explosives, I move forward to advise him.

I love my job; it combines the pleasure of commanding in operations in the company of my very capable sappers. It includes technical work, problem-solving and using initiative. I feel that it is this constant variety and challenge that makes my occupation – military engineer – one of the best. I don't dare say "job" because that speaks to routine; what I do is anything but.

An engineer troop commander does not lead operations as often as a platoon commander, but on the other hand, the construction of protection works and road clearing certainly provides a lot of command opportunities and tests one's creativity.

MUSHAN

When I first got my orders, I was stupefied. After a few requests to higher HQ to change the plan failed, I accepted the task and set out to do as well as possible. In order to retrieve essential equipment from the police sub-station (PSS) in Mushan, my augmented troop had to clear the road going there and coming back. This road was known to be the most dangerous in the Kandahar province; in fact, the previous year a decision had been made to not use it at all.



(Top) The EROC (Expedient Route Opening Capability) suite at work. This is obviously very dangerous and often tedious work that demands incredible concentration and energy. / (Ci-dessus) La COIC (équipement de capacité d'ouverture d'itinéraire de circonstance) à l'oeuvre. Voilà une tâche dangereuse et lassante qui exige une concentration et une énergie incroyables.

(Below/Ci-dessous) Capt Guillaume Moreau.





PAR 23361 LE CAPT GUILLAUME MOREAU / TRADUIT PAR 6426 SERGE ARPIN

Peter Dawe: *Vous allez certainement apprécier la lecture de ce récit de génie de campagne à son meilleur. Pour replacer les événements dans le contexte, Le Capt Moreau commande une des troupes du 51e Escadron sous la gouverne du Maj Pépin tué par l'explosion d'un DEC. (Voir l'article par le Capt Michelle Whitty précédent celui-ci.) Sa troupe est rattachée à un groupe établie à partir d'une compagnie d'infanterie à laquelle on a rajouté des éléments tels des chars de combat, un tir de support et autres. Cette compagnie opère à partir d'une base d'opérations avancée (BOA) et doit être autonome entre les réapprovisionnements.*

Être commandant d'une troupe de génie en Afghanistan, quelle expérience enrichissante et stimulante. Chaque jour apporte de nouveaux défis. Du côté technique, je ne me sers pas de ma calculatrice

pour calculer les formules comme j'ai appris au Collège, mais je me sers à chaque jour des principes acquis lors de mes études. Être débrouillard est selon moi une des qualités les plus importantes d'un commandant de troupe sur le terrain. Tout doit être fait pour « hier » et les ressources sont restreintes. Sur la Base d'opérations avancée, le commandant de troupe est la référence pour tout ce qui est technique, peu importe si cela fait partie ses tâches ou non. J'ai eu à trouver des solutions à des situations uniques tel que le passage de fils de communications; je devais aussi fournir le support d'ingénierie aux troupes à partir de structures traditionnelles de protection jusqu'au design et à la construction d'un pont léger et transportable par deux hommes pour traverser les oueds. Cela m'amène à coordonner constamment entre les différentes entités sur la BOA.

Aviser mon commandant de compagnie (Major d'infanterie) au sujet des opérations, principalement du côté terrain et mobilité constitue également une partie importante de la tâche. Préparer des plans et trouver des solutions aux problèmes lors de l'entraînement peut s'avérer intéressant mais, c'est durant un déploiement que tout prend son sens et se révèle d'une importance capitale.

Je participe aux sorties de niveau de compagnie et d'éléments plus importants. Pour l'instant, nous participons à des patrouilles démontées d'une durée de 12 à 16 heures. Pour ce qui est du commandement de mes sections, je passe tous mes ordres à mes commandants de section avant de partir et il est rare que je leur parle sur le terrain. Elles sont, à partir de ce moment, totalement détachées au commandant de peloton, toutefois, je commande le Poste de Commandement Tactique (PC Tac) de la



(Top) The multi-purpose Badger using its arm to clear debris. It is also equipped with a blade for earth works and clearance. / (Ci-dessus) Le véhicule utilitaire Badger utilisant son mât pour l'enlèvement des débris. Il est aussi équipé d'une pelle avant pour déplacer la terre et déblayer.



(Left) Sapper crossing a wadi to clear the other side before the convoy drives through. / (Ci-contre) Sapeur franchissant un oued pour déblayer de l'autre côté avant le passage du convoi.

(Below) Sappers from 51 Fd Sqn prepare a building for destruction. The building housed an IED making operation. / (Ci-dessous) Les sapeurs du 51e Escadron se préparent à détruire un édifice. Cette structure servait à la fabrication d'EEL.



It was very early in the morning when we set out with one of my engineer sections leading with some tanks and rollers, a Badger (armoured engineer vehicle on a tank chassis), and the EROC (Expedient Route Opening Capability) detection suite, accompanied by an infantry section. In all, the convoy consisted of close to 160 vehicles all aligned and sharing a common objective.

The road was very narrow

and had rarely been used by large vehicles like tanks or 16-ton resupply trucks. However, since other access routes to the PSS were impassable during this time of year, we had to be imaginative. For example, we had to destroy mud walls in many places to widen the road, along with improving approaches to wadis that cross the road to enable us to cross in shallower water.

For most of the advance, we were mounted in our vehicles,

compagnie pendant que le commandant de la compagnie gère l'ensemble des opérations. À chaque fois que nous rencontrons des difficultés liées à la mobilité ou pour tout ce qui est relié aux explosifs je me déplace vers l'avant pour le conseiller.

J'adore ma position, elle associe le plaisir de commander avec la participation aux opérations en compagnie de mes excellents sapeurs. Elle englobe également tout le côté tech-

nique, la résolution de problèmes et l'innovation. Selon moi, c'est cette variété constante ainsi que les défis qui font que ma classification – le génie militaire – est l'une des meilleures au sein des Forces. Je n'ose pas dire emploi qui veut un peu dire routine; ce que je fais n'a rien de routinier.

Le commandant d'une troupe de génie est moins souvent en charge de projet sur le terrain que les commandants de pelotons. Par contre, les tâches de construction d'ouvrages de protection et ceux d'ouverture d'itinéraire donnent pleinement la chance de commander et d'utiliser sa créativité.

Lorsque j'ai reçu les ordres avec mon commandant de compagnie, j'étais stupéfait. Après avoir essayé à quelques reprises de faire changer les plans du QG supérieur, je me suis résolu à faire aussi bien que possible. Afin de retirer l'équipement essentiel de la sous-station de police (PSS) Mushan, ma troupe augmentée avait comme tâche d'ouvrir la route à l'aller ainsi qu'au retour. Cette route était reconnue comme la plus dangereuse de la province de Kandahar, en effet, un an avant, il avait été décidé de ne plus l'emprunter.

Il était très tôt le matin quand nous nous sommes mis en route avec une de mes sections de génie ouvrant la route avec des chars et rouleaux, un Badger (véhicule du génie monté sur un châssis de char) et la suite de détection COIC (Capacité d'ouverture d'itinéraire de circonstance) accompagnés d'une section d'infanterie. En tout, le convoi comprenait près de 160 véhicules tous alignés et partageant un but commun.

Cette route très étroite avait été empruntée que très rarement par de gros véhicules tels que des chars et des véhicules de ravitaillement de 16 Tonnes.

only dismounting on a few occasions to investigate some suspect locations. However, for the engineer section (assisted by a few infantrymen), this road clearance operation included six kilometres on foot walking through vineyards with mine detectors, a very difficult and draining experience.

In the early afternoon, the lead tank hit an improvised explosive device (IED). Fortunately, the crew suffered only minor wounds and the vehicle was able to continue with the advance. The dismounted engineers were also shaken by the explosion. They learned very quickly the need to wear their protective equipment at all times after they were hit in the face by the hot sand from the explosion. Later on during the day we also came across two dummy IEDs intended to slow our progress.

Despite night fall, we continued our advance but at a high price. Many of the vehicles were hitting the walls on either side of the road and had to be pulled out. One of the 16-ton trucks rolled over on its side and had to be towed the rest of the way. The position in a village that was chosen as the stopping point for the night proved to be less than ideal. We had good visibility toward the south, which we assessed as holding machine gun emplacements but we had no visibility to the north on account of trees and buildings. The overall security was not much better. There were six 60-pound (25 kg) propane bottles less than two metres from my vehicle. After looking for a better spot, I finally had to resign myself to my position, since there were large quantities of propane bottles everywhere, as well as many 45-gallon (171 litres) drums of some kind of flammable material. On top of that we had to work hard through-

out the night with salvage operations and to ensure radio problems were remedied; by the time we finished there was only 20 minutes left before sunrise!

On leaving the village just after dawn, the leading vehicle in the convoy took a wrong turn. It was impossible to back-up because of the large number of vehicles following closely behind. I therefore tried to make a bypass road in a field of poppies using the Badger with its plow. A tank and two Huskys (recovery vehicle on a Grizzley eight wheel armoured platform) got stuck and it took a lot of ingenuity by the crew of the Badger to pull the tank out. To complicate matters even more, one of the trailers used to detonate mines broke. In the end, the recovery action took a total of five hours to complete. In fact, each stuck vehicle prevented another one from moving; did I mention that the Badgers were starting to lose their tracks? Fortunately, all were able get back on the road eventually.

In all, it took us 30 hours to get to the PSS! The work started as soon as we arrived and my engineers were able to catch a few hours of sleep before going out on a night patrol. The aim of this patrol was to find arms and explosives caches in the immediate area with the secondary aim of disrupting the insurgents to prevent them from hindering the work being done at the PSS and to keep the road safe.

Our patrol returned 15 hours later and the work had progressed so well that we were able to prepare for our departure the next morning on the same road.

We left for the return trip at dawn the next morning and soon found our first IED of the day. It took barely 20 minutes to explode it, repair the road

Cependant, comme les autres voies d'accès pour se rendre au PSS étaient inutilisables en ce temps de l'année, nous avons du faire preuve d'imagination. Ainsi, à plusieurs endroits, nous avons eu à détruire des murs de boue afin d'élargir l'étroit chemin en plus d'améliorer les approches des différents ruisseaux (oueds) qui traversaient la route afin de faciliter le passage à gué.

Nous avons fait la plupart de l'avance montés dans nos véhicules en démontant à quelques reprises pour examiner les endroits suspects. Par contre, pour la section de génie assistée de quelques fantassins, l'ouverture d'itinéraire a comporté pas moins de six kilomètres à pied avec les détecteurs de mines à travers des champs de vigne; une expérience très difficile et usante.

Au début de l'après-midi, le premier char dans l'ordre de marche a frappé un dispositif explosif de circonstance (DEC). Heureusement, l'équipage a souffert seulement de blessures mineures et le véhicule a été en mesure de continuer son avance. Les membres de la section de génie qui étaient démontés ont également été secoués par l'explosion. Ils ont vite constaté la nécessité de porter leur équipement de protection lorsqu'ils ont reçu au visage le sable chaud résultant de l'explosion. Plus tard dans la journée, nous avons trouvé deux faux DEC placés sur notre itinéraire afin de ralentir notre approche.

Malgré la tombée de la nuit nous avons poursuivi notre avance mais cela nous a coûté cher. Plusieurs véhicules sont entrés en collision avec les murs situés de chaque côté de la route et ont nécessité un remorquage afin de les sortir de leur fâcheuse position. Il y a même un camion 16 Tonnes qui s'est renversé complètement sur le

côté et qui a finalement nécessité un remorquage tout le long du trajet. La position choisie dans un village pour passer la nuit était loin d'être parfaite. En effet, nous avons une bonne visibilité au sud sur ce qui était apparemment des positions de mitrailleuses. Par contre, notre visibilité au nord était nulle en raison des arbres et des bâtiments. Pour ce qui a trait à la sécurité générale, ce n'était guère mieux. Il y avait six bouteilles de propane d'environ 60 livres (25 kg) à moins de deux mètres de mon véhicule. Recherchant un meilleur endroit, je me suis finalement résigné; il y avait une très grande quantité de bouteilles de propane partout ainsi que plusieurs barils de 45 gallons (171 litres) d'une substance incendiaire. Lorsque les nombreuses récupérations furent complétées et les problèmes de radio résolus, il ne restait plus que 20 minutes avant le lever du soleil!

À la sortie du village au lever du jour, le premier véhicule dans l'ordre de marche a pris un mauvais virage. Il était impossible de reculer en raison des nombreux véhicules qui le suivaient de près. J'ai donc essayé de faire une route de contournement avec le Badger dans un champ de pavot. Un char avec ses rouleaux ainsi que deux Huskys (véhicule de recouvrement monté sur un Grizzley, véhicule armé à huit roues.) s'y sont enlisés. Il a fallu beaucoup d'ingéniosité de la part de l'équipage du Badger pour sortir le char. De plus, lors de la récupération, une des remorques d'un Husky utilisées pour faire détoner les mines s'est brisée. Il nous a finalement fallu cinq heures pour compléter cette opération de récupération. En effet, chaque véhicule enlisé empêchait un autre de bouger, sans compter que les Badgers ont commencé

and be on our way again. We found a second IED just 40 metres farther down the road; it looked like it was going to be a long day! A few hours later, the 45th vehicle of our caravan hit an IED. Fortunately, no one was injured and the vehicle sustained only minor damage.

Some time later, in a narrow and confined zone between two buildings that the lead vehicle of the convoy hit a powerful IED. It was with astonishing speed of execution that all the rescue steps were carried out; from the egress of the wounded from the vehicle right up to their being loaded onto a helicopter. Shortly after, I was able to see our Canadian helicopters in action, providing us with fire support against some insurgents who were poised to ambush us.

As soon as our wounded were evacuated, the Badger

made a bypass road around the destroyed vehicle right through an earthen building, opening a road for more than a kilometre. By nightfall, the damaged tank was still in the crater caused by the IED explosion. The Badger and an ARV (a special tank tow truck mounted on a tank chassis) had a lot of difficulty recovering the casualty – particularly as they were trying to do so with the whole of the convoy trying to make its way around the scene.

We spent the night on the road extracting the vehicle from the crater and trying to close the gaps between the moving vehicles.

We travelled the remainder of the road without incident. We were exhausted by the return trip which was a lot more complicated than the trip out. Fortunately we can now say: mission accomplished!

à perdre leurs chenilles. Heureusement, tous ont finalement réussi à reprendre la route.

Il nous a fallu 30 heures pour se rendre au PSS! Aussitôt arrivé, les travaux ont immédiatement commencé tandis que mes sapeurs ont pu se reposer quelques heures avant d'entreprendre une patrouille de nuit. La patrouille avait comme but de trouver des caches d'arme et d'explosif dans la région immédiate ainsi que de perturber les insurgés afin de faciliter le travail sur le site du PSS et d'aider à garder notre liberté de mouvement sur la route.

Au retour de notre de patrouille de 15 heures, les travaux avaient si bien avancé que nous nous préparions à repartir le lendemain par la même route.

Nous avons pris le chemin du retour tôt le lendemain matin et avons tôt fait de découvrir notre premier DEC de la

journée. À peine 20 minutes plus tard nous l'avions fait exploser, la route était réparée et nous étions repartis. Quelques 40 mètres plus loin nous avons trouvé un autre DEC; la journée s'annonçait bien remplie! Quelques heures plus tard, le 45e véhicule dans l'ordre de marche fit exploser un DEC. Heureusement, personne n'a été blessé et il y a eu peu de dommage au véhicule.

Un peu plus tard, dans passage étroit entre deux bâtiments le premier véhicule dans l'ordre de marche est passé sur un puissant DEC. C'est avec une étonnante rapidité d'exécution que toutes les étapes de secours furent exécutées, depuis la sortie des blessés du véhicule jusqu'à leur embarquement dans un hélicoptère. Peu après, j'ai pu voir pour la première fois nos hélicoptères canadiens nous appuyer par un tir contre

CANEX
www.canex.ca

Your source for Official
'Support Our Troops'
Merchandise



Votre source
de marchandise officielle
« Appuyons nos troupes »



Supporting Those Who Serve • Au service de nos troupes

Niagara's
Finest VQA
to your door!



ESTATES WINERY
LEGENDS
on the Lake



To order call toll free
1-866-415-9463

des insurgés qui s'apprêtaient à nous embusquer.

Aussitôt que nos blessés furent évacués, le Badger a construit une route de contournement directement à travers un bâtiment de terre. L'ouverture de la route s'est poursuivie de façon démontée sur plus d'un kilomètre. À la tombée de la nuit, le véhicule endommagé était toujours dans le trou de l'explosion. Le Badger et l'ARV (une remorqueuse montée sur un châssis de char) ont éprouvé énormément de difficulté à le

sortir de là étant donné qu'ils devaient composer avec l'ensemble du convoi qui contournaient la scène. Nous avons passé la nuit sur la route à tenter de sortir le véhicule du cratère et de fermer les espaces entre les véhicules.

Après ces événements, le reste de la route s'est passé sans anicroche. Nous étions tous épuisés par ce retour qui a été nettement plus compliqué que l'aller. Heureusement, nous pouvons maintenant dire mission accomplie!

Soyez élégant

Cavalerie



Artillerie

Marine

Aviation

www.rmclub.ca

Commémorez vos années au CMR en vous procurant un souvenir exceptionnel



Your Financial Solutions
for Today...
and Tomorrow!

Vos solutions financières
pour aujourd'hui...
et pour demain!

www.sisip.com • 1-800-267-6681 • Ottawa (613) 233-2177

**Life and Disability
Insurance**

Financial Planning

Financial Counselling

**CF Personnel
Assistance Fund**

Financial Education



**Assurance vie et
invalidité**

**Planification
financière**

Counselling financier

**Caisse d'assistance
au personnel des FC**

Éducation financière

