CADETS DE L'AVIATION ROYALE DU CANADA

NIVEAU DE QUALIFICATION CINQ

GUIDE PÉDAGOGIQUE

OCOM C590.01 – ANALYSER UNE ÉTUDE DE CAS D'UN EXERCICE DE SURVIE POUR ÉQUIPAGE DE VOL

Durée totale : 90 min

PRÉPARATION

INSTRUCTIONS PRÉALABLES À LA LEÇON

Les ressources nécessaires à l'enseignement de cette leçon sont énumérées dans la description de leçon qui se trouve dans la publication A-CR-CCP-805/PG-002, *Norme de qualification et plan du niveau cinq*, chapitre 4. Les utilisations particulières de ces ressources sont indiquées tout au long trousse d'autoformation, notamment dans la section pour laquelle elles sont requises.

Les trousses d'autoformation sont destinées à être complétées par le cadet de façon autonome. Plus de renseignements sur ces trousses peuvent être trouvés dans l'avant-propos et la préface.

Réviser le contenu de la leçon pour se familiariser avec la matière avant d'enseigner la leçon.

Photocopier la trousse d'autoformation qui se trouve à l'annexe A pour le cadet.

Photocopier le corrigé situé à l'annexe B, mais **ne pas** le remettre au cadet.

DEVOIR PRÉALABLE À LA LEÇON

S.O.

APPROCHE

L'autoformation a été choisie pour cette leçon car elle permet au cadet d'analyser une étude de cas d'un exercice de survie pour équipage de vol à son propre rythme d'apprentissage. Le cadet est ainsi encouragé à devenir davantage autonome et indépendant, alors qu'il se concentre sur son propre apprentissage au lieu d'apprendre sous la direction d'un instructeur.

INTRODUCTION

RÉVISION

S.O.

OBJECTIFS

À la fin de la présente leçon, le cadet devra avoir analysé une étude de cas d'un exercice de survie pour équipage de vol.

Unofficial convenience copy of A-CR-CCP-805/PF-002, cached 2026-11-08 from https://app.cadets.gc.ca/cadet-publications/A-CR-CCP-805-PF-002/A-CR-CCP-805-PF-002.pdf.
Verify against the official publication.

IMPORTANCE

Il est important pour les cadets d'analyser une étude de cas parce qu'elle leur permet d’apprendre des actions des autres.

Unofficial convenience copy of A-CR-CCP-805/PF-002, cached 2026-11-08 from https://app.cadets.gc.ca/cadet-publications/A-CR-CCP-805-PF-002/A-CR-CCP-805-PF-002.pdf.
Verify against the official publication.

INSTRUCTIONS CONCERNANT LA TROUSSE D'AUTOFORMATION

OBJECTIF

L'objectif de cette trousse d'autoformation est de permettre au cadet d'examiner une étude de cas d'un incident de survie réel d'un équipage de vol.

RESSOURCES

- la trousse d'autoformation, et
- des stylos et des crayons.

DÉROULEMENT DE L'ACTIVITÉ

Fournir au cadet une salle de classe ou un secteur d'entraînement approprié pour compléter la trousse d'autoformation.

INSTRUCTIONS SUR L'ACTIVITÉ

1. Fournir au cadet une copie de la trousse d'autoformation qui se trouve à l'annexe A, ainsi qu'un stylo ou un crayon.
2. Allouer 90 minutes au cadet pour compléter la trousse d'autoformation.
3. Aider le cadet au besoin.
4. Recueillir la trousse d'autoformation une fois que le cadet a terminé.
5. Corriger la trousse d'autoformation en utilisant le corrigé qui se trouve à l'annexe B.
6. Fournir une rétroaction au cadet et indiquer si oui ou non il a atteint l'objectif de compétence (OCOM).
7. Remettre la trousse d'autoformation complétée au cadet pour qu'il puisse s'y référer dans le futur.
8. Noter Inscrire le résultat dans le journal de bord du cadet et le dossier d'instruction du cadet.

MESURES DE SÉCURITÉ

S.O.

CONFIRMATION DE FIN DE LEÇON

La participation des cadets à l'étude de cas servira de confirmation de l'apprentissage de cette leçon.

CONCLUSION

DEVOIR/LECTURE/PRATIQUE

S.O.

MÉTHODE D'ÉVALUATION

S.O.

Unofficial convenience copy of A-CR-CCP-805/PF-002, cached 2026-11-08 from https://app.cadets.gc.ca/cadet-publications/A-CR-CCP-805-PF-002/A-CR-CCP-805-PF-002.pdf.
Verify against the official publication.

OBSERVATIONS FINALES

Une étude de cas vous aide à comprendre les principes en jeu pour parvenir à une solution ou analyser un problème. Cette étude de cas vous permet d'acquérir de l'expérience à travers les actions des autres sans éprouver vous-même les difficultés ou les dangers.

COMMENTAIRES/REMARQUES À L'INSTRUCTEUR

S.O.

DOCUMENTS DE RÉFÉRENCE

A3-016 B-GG-302-022/PT-001 Directeur - Opérations aériennes et entraînement. (1978). *La survie sous tous les climats*. Ottawa, Ontario, Ministère de la Défense nationale**.**

C3-002 ISBN 0-00-653140-7 Wiseman, P. (1999). *The SAS survival handbook*. Hammersmith, Londres, HarperCollins Publishers.

C3-003 ISBN 1-8967-00-9 Tawrell, P. (1996). *Camping and Wilderness Survival: The ultimate outdoors book*. Green Valley, Ontario, Auteur.

C3-352 1932nd Communication Squadron. (2009). *Crash in the wilderness circa 1942*. Extrait le 9 octobre 2009 du site http://www.lswilson.ca/page8.htm

C3-353 British Columbia Outdoor Wilderness Guide. (2009). *Wilderness survival guide: Basic wilderness survival skills*. Extrait le 9 octobre 2009 du site http://www.bdadventure.com/adventure/wilderness/survival/basic.htm

Unofficial convenience copy of A-CR-CCP-805/PF-002, cached 2026-11-08 from https://app.cadets.gc.ca/cadet-publications/A-CR-CCP-805-PF-002/A-CR-CCP-805-PF-002.pdf.
Verify against the official publication.

Analyser une étude de cas de survie d'un équipage de vol



DANS LE SENS HORAIRE EN PARTANT DE LA RANGÉE ARRIÈRE À GAUCHE :

CAPT AVN GC HODGE, PILOTE
SLT FW JANSSEN, COPILOTE
CPL FJ GALM, RADIO
BAILEY, MÉCANICIEN DE BORD

L'ÉQUIPAGE PREND POSSESSION D'UN B-26B FLAMBANT NEUF À BAER FIELD, INDIANAPOLIS (INDIANA) EN OCTOBRE 1942

« TIMES A WASTIN » EST PEINTURÉ EN LETTRES JAUNES VOYANTES

PHOTO GRACIEUSETÉ DE JOHN ET ALMA ROSE

SECTION 1 : ÉTUDE DE CAS

SECTION 2 : CONNAISSANCES PRÉALABLES

SECTION 3 : SURVIE DE L'ÉQUIPAGE DE VOL

Unofficial convenience copy of A-CR-CCP-805/PF-002, cached 2026-11-08 from https://app.cadets.gc.ca/cadet-publications/A-CR-CCP-805-PF-002/A-CR-CCP-805-PF-002.pdf.
Verify against the official publication.

SECTION 1

ÉTUDE DE CAS

UNE TRAGÉDIE DE 1942

PRÉSENTÉE PAR

LE 1932e ESCADRON DES COMMUNICATIONS (AFCS)

BASE AÉRIENNE DE GOOSE BAY, LABRADOR, CANADA

Sur la côte du Labrador, les eaux glacées des ruisseaux alimentés par la neige coulent jusqu'à la mer en passant par les parois rocheuses abruptes du fjord de Saglek. Elles coulent entre juin et octobre, mais pendant le reste de l'année, toutes les eaux exposées sont gelées, souvent jusqu'à une profondeur de plusieurs pieds. Les archéologues ont découvert des résidus d'anciens résidents qui chassaient et pêchaient dans les eaux du fjord aussi tôt que 2580 av. J.-C. Leur foyer en pierre, avec du charbon encore intacte, a été découvert sur l'île Rose, dans l'embouchure de la baie.

Aujourd'hui, un petit site de radar converti de la force aérienne des États-Unis est le lieu d'un lien de communication troposphérique avec les avant-postes les plus au nord du système de défense continentale. Depuis les hauteurs escarpées, le personnel de maintenance contractuel des États-Unis supervise les vastes étendues de toundra gelée et de bleu-vert rarement visible de l'Atlantique. Sur une section plate de cette terre aride, à la base de la falaise abrupte, couronnée aujourd'hui par un radôme et les antennes panneau concaves du site, notre histoire trouve son cadre. À pas plus de 46 m (50 verges) de la piste présente du site se trouvent les vestiges altérés d'un bombardier moyen B-26 de la Seconde Guerre mondiale.



Remarque. Tiré du 1932e escadron des communications. (2009). Crash in the Wilderness Circa 1942. Extrait le 9 octobre 2009 du site http://www.lswilson.ca/page8.htm

Figure A-1 Débris du maraudeur B-26 « Times A Wastin »

L'histoire commence à BW-1, Narsarsuaq, au Groenland, pendant les journées courtes du long hiver arctique qui s'amorce alors que les sept membres d'équipage d'un maraudeur bombardier moyen Martin B-26 de

Unofficial convenience copy of A-CR-CCP-805/PF-002, cached 2026-11-08 from https://app.cadets.gc.ca/cadet-publications/A-CR-CCP-805-PF-002/A-CR-CCP-805-PF-002.pdf.
Verify against the official publication.

l'Escadron 440, groupe bombardier 319, le « Times A Wastin » attend la permission pour le vol à domicile, premier arrêt à Goose Bay, au Labrador.



Remarque. Tiré du 1932e escadron des communications. (2009). Crash in the Wilderness Circa 1942. Extrait le 9 octobre 2009 du site http://www.lswilson.ca/page8.htm

Figure A-2 Maraudeur B-26 semblable au « Times A Wastin »

Données de Quest for Performance *et* Jane's Fighting Aircraft de la Seconde Guerre mondiale	
Caractéristiques générales	
Équipage	7 (2 pilotes, 1 bombardier/navigateur, 1 opérateur radio, 3 mitrailleurs)
Longueur	58 pi 3 po (17,8 m)
Envergure	71 pi 0 po (21,65 m)
Hauteur	21 pi 6 po (6,55 m)
Surface alaire	658 pi² (61.1 m²)
Poids à vide	24 000 lb (11 000 kg)
Poids de combat	37 000 lb (17 000 kg)
Ensemble intégré	2× moteurs en étoile Pratt & Whitney R-2800-43, 1 900 hp (1 400 kW) chacun
Rendement	
Vitesse maximale	287 mi/h (250 noeuds, 460 km/h) à 5 000 pieds (1 500 m)
Vitesse de croisière	216 mi/h (188 nœuds, 358 km/h)
Vitesse d'atterrissage	114 mi/h (90 nœuds, 167 km/h)
Rayon d'action	1 150 mi (999 NM, 1850 km).
Distance franchissable en convoyage	2 850 mi (2 480 NM, 4 590 km).
Plafond pratique	21 000 pi (6 400 m)
Charge alaire	46.4 lb/pi² (228 kg/m²)
Puissance/Masse	0.10 hp/lb (170 W/kg)
Armement	
Mitrailleuses	12 × .50 po (12.7 mm) mitrailleuses Browning
Bombes	4 000 lb (1 800 kg)

Remarque. Tiré de « Wikipedia », 2010, B-26 Marauder. Extrait le 2 février 2010 du site http://en.wikipedia.org/wiki/B-26_Marauder

Figure A-3 Données du maraudeur B-26

Unofficial convenience copy of A-CR-CCP-805/PF-002, cached 2026-11-08 from https://app.cadets.gc.ca/cadet-publications/A-CR-CCP-805-PF-002/A-CR-CCP-805-PF-002.pdf.
Verify against the official publication.

Équipage du « Times A Wastin »

Pilote : Capitaine d’aviation GC Hodge

Copilote : Sous-lieutenant P Janssen

Navigateur / Bombardier : Sous-lieutenant EJ Josephson

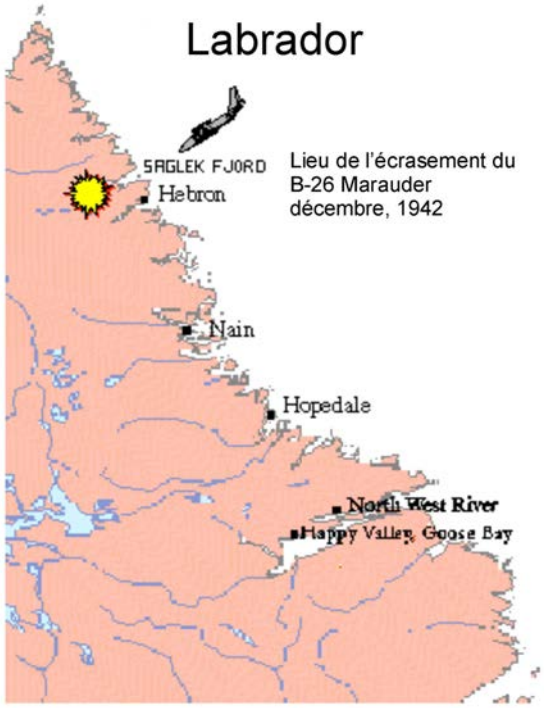
Opérateur radio : Sergent – génie technique CF Nolan

Mitrailleur : Sergent R Weyrauch

Mitrailleur : Caporal JJ Mangins

Mitrailleur : Caporal FJ Galm

Le temps a tourné au vinaigre et le pilote a été forcé à l'atterrissage d'urgence à l’embouchure du fjord Saglek, au Labrador. L'avion a subi des dommages minimes, et l'équipage a survécu à l'impact indemne. Le récit qui suit concerne leur volonté de survivre dans l'un des paysages les plus hostiles sur terre au pire moment possible de l'année. Le journal du pilote a été conservé intact; la dernière entrée a été ajoutée en février 1943. À part les noms et les lieux, l'orthographe et la ponctuation ont été conservées telles qu'elles y figuraient.



Remarque. Tiré du 1932e escadron des communications. (2009). Crash in the Wilderness Circa 1942. Extrait le 9 octobre 2009 du site http://www.lswilson.ca/page8.htm

Figure A-4 Lieu de l’écrasement

Distances et caps :

Narsarsuaq, Groenland à Goose Bay, Labrador : 1250 km à 232 °

Lieu de l’écrasement (Saglek) à Goose Bay : 590 km à 167°

Lieu de l’écrasement à Hébron : 30 km à 177°

Unofficial convenience copy of A-CR-CCP-805/PF-002, cached 2026-11-08 from https://app.cadets.gc.ca/cadet-publications/A-CR-CCP-805-PF-002/A-CR-CCP-805-PF-002.pdf.
Verify against the official publication.



Remarque. Créé par le Directeur - Cadets 3, 2010, Ottawa, Ontario, Ministère de la Défense.

Figure A-5 Lieu de l'écrasement marqué d'un « X »

Glossaire

500 Rummy. Un jeu de cartes.

A-10. Le Strike, un bombardier léger.

A-20. Le Havoc, un bombardier léger.

B-25. Le Mitchell, un bombardier moyen.

Radio Dingy. Petite radio d'urgence.

Radiophare Goose. Le radiophare directionnel de Goose Bay, Labrador.

Récepteur / appareil de liaison. Radio utilisée pour communiquer (liaison) avec d'autres avions, d'autres stations au sol, etc.

Minutes. Unité de temps et de mesure d'angle (1/60 d'un degré).

P-40. Le Warhawk, un chasseur.

Putput. Bloc d'alimentation auxiliaire (génératrice) embarqué utilisé pour faire démarrer les moteurs et pour faire fonctionner au sol les équipements de bord électriques.

Visée d'après les étoiles. Détermination de son emplacement en utilisant la position des étoiles.

Stations. Installations équipées pour émettre et recevoir des signaux radio (par exemple, les opérations de radio-amateur).

Unofficial convenience copy of A-CR-CCP-805/PF-002, cached 2026-11-08 from https://app.cadets.gc.ca/cadet-publications/A-CR-CCP-805-PF-002/A-CR-CCP-805-PF-002.pdf.
Verify against the official publication.

Début du journal

Remarque. Tiré du 1932e escadron des communications. (2009). Crash in the Wilderness Circa 1942. Extrait le 9 octobre 2009 du site http://www.lswilson.ca/page8.htm Le journal a été modifié et ne contient que les entrées du pilote.



Les trois premières entrées du journal décrivent les actions des membres de l'équipage à Narsarsuaq, au Groenland, au cours de leur attente de conditions météorologiques favorables au vol.

LE 12 NOVEMBRE 1942

Nous sommes toujours assis ici et il reste 16 minutes (de moins) de lumière du jour chaque jour. Nous avons moins de six heures de lumière du jour entre le lever et le coucher du soleil. Nous avons eu environ deux pouces de neige la nuit dernière et tout était vraiment beau. Nous avons passé la majeure partie de la matinée à déblayer l'avion. Ils ont dit qu'il y avait une chance qu'on quitte demain, mais nous nous sentons tellement comme à la maison ici qu'il ne semble pas que nous devrions partir.

LE 16 NOVEMBRE 1942

Il y a plein de changements ici. Hier après-midi, Janssen et moi descendions à la rivière. Il y avait une couche pleine de glace reposant sur les rochers, et elle était recouverte de près de deux pouces de neige. De temps en temps, nous calions jusqu'aux genoux, mais il n'y avait rien sous la glace. La nuit dernière, nous avons eu de la pluie avec un vent chaud et des rafales jusqu'à 100 km/h. Donc ce matin, il ne restait que des plaques de glace isolées. Aujourd'hui, c'était la première fois en deux semaines que nous pouvions marcher sur le sol à découvert. Nous avons eu toutes sortes de conditions météorologiques, mais la plus grande partie des journées sont assez chaudes. Mais une journée, il a fait six degrés. Nous avons vu des journées sans un seul souffle de vent.

LE 26 NOVEMBRE 1942

Je continue de croire que la météo est imprévisible. Nous avons été alertés ce matin à 0330. Il y avait une couche continue de nuages. Nous avons tué le temps jusqu'à 0600, quand nous avons été informés. Le temps était encore couvert et semblait se détériorer. Les A-10 et les B-25 ont commencé à démarrer, mais il a commencé à pleuvoir et le ciel semblait très bas. Environ 10 minutes plus tard, il ne pleuvait plus et un A-20 a volé à 600 pieds d'altitude avec de l'espace à revendre. À 0830, le soleil brillait et tout avait l'air aussi beau que nous pouvions l'espérer, mais il était trop tard pour décoller.



L'entrée de journal du 10 décembre décrit le jour de l'accident.

LE 10 DÉCEMBRE 1942

Nous avons enfin décollé en direction de Goose Bay. Après environ 1 h 15 minutes, nous avons traversé quelques nuages et j'ai demandé à la formation de faire demi-tour. Un avion a quitté. Je crois avoir vu le P-40 plus tard. J'ai perdu les autres tout en volant en bas des nuages. Nous avons vu une ouverture vers le sud à environ 2000 pieds et après avoir volé dans cette direction, nous avons effectué une manœuvre de dégagement. Nous avons finalement dû remonter à 13 000 pieds, la météo était dégagée, nous avons donc poursuivi. Le lieutenant Josephson m'a donné un nouveau cap pour que nous revenions sur la bonne voie, mais nous savons maintenant que c'était une correction trop grande. Environ à mi-chemin, j'ai pris le

Unofficial convenience copy of A-CR-CCP-805/PF-002, cached 2026-11-08 from https://app.cadets.gc.ca/cadet-publications/A-CR-CCP-805-PF-002/A-CR-CCP-805-PF-002.pdf.
Verify against the official publication.

radiophare Goose, mais l'appareil s'est éteint après quelques minutes. Il était alors trop tard pour faire demi-tour, nous avons donc essayé de nous orienter sur la boussole, mais nous n'y sommes pas arrivés. Nous avons finalement atteint la côte. Nous avons déterminé que nous étions au sud de Goose Bay, alors nous nous sommes dirigés vers le nord jusqu'à ce que nous réalisions finalement que nous étions au nord de celle-ci. Nous étions presque en panne d'essence, alors j'ai commencé à chercher un endroit pour atterrir. Je voulais revenir là où il y avait des arbres, mais le moteur a commencé à avoir des ratés; nous sommes donc redescendus.

L'équipage n'a jamais sourcillé quand on lui a dit que nous allions avoir à faire un atterrissage en catastrophe. Même si c'est moi qui le dis, l'atterrissage a été bon et le lieutenant Josephson a fait du bon travail en coupant l'interrupteur. Nous avons percuté un rocher qui a ouvert la soute d'armement et la pointe d'une pale d'hélice a traversé le fuselage derrière moi. À part cela, l'avion était intact. Il a pivoté sur près de 90 degrés sans arrêt, mais a fait un bon pare-vent en cette position; il faisait presque nuit, alors après avoir mangé une ration froide, nous sommes allés au lit à l'intérieur de l'avion; nous avions 17 couvertures, une couette et un sac de couchage, mais nous avons très bien dormi. Le lieutenant Josephson a jeté un coup d'œil sur les étoiles et a déterminé que nous étions à 300 minutes de Goose.



L'avion s'est posé **au-dessus** de la limite des arbres.

LE 11 DÉCEMBRE 1942

Le lieutenant Josephson s'est dirigé vers le fjord, à l'ouest, et Galm, vers l'est. Nous avons passé la plus grande partie de la journée à dégager l'avion et à mettre en commun des rations dans l'après-midi. J'ai gravi la montagne en face de nous, mais je n'ai pas appris grand chose. Nolan a travaillé sur le putput toute la journée sans résultats. Nous avons mis en marche la radio Dingy. C'était assez venteux; nous avons donc passé la nuit à bord de l'avion.

LE 12 DÉCEMBRE 1942

Nous avons apporté trois grandes améliorations à notre situation. Le lieutenant Janssen et Galm ont découvert un lac près de notre avion et ont vu un renard. Weyrauch et moi avons vu 50 phoques; nous savons donc qu'il se trouve de la nourriture ici. Nous avons fait un appentis de toile sous l'aile et avons dormi à cet endroit. C'était beaucoup mieux.

LE 13 DÉCEMBRE 1942

Lorsque les visées d'après les étoiles ont été comprises, elles nous ont démontré que nous étions à proximité de la ville d'Hébron. Nous avons travaillé sur le putput toute la journée sans succès, alors nous avons essayé l'appareil de liaison, mais les batteries étaient trop faibles. Nous avons regroupé nos couvertures et avons tous couché dessous.

LE 14 DÉCEMBRE 1942

Le vent a soufflé toute la journée avec une vitesse croissante et accompagné d'averses de neige. Notre lac a séché; nous sommes donc revenus à la fonte de la neige. Nous nous sommes couchés tôt.

LE 15 DÉCEMBRE 1942

Nous avons dû prendre un petit déjeuner froid, car le vent soufflait trop de neige dans notre feu. Nolan a remplacé les régulateurs de tension et a obtenu 25 volts, ce qui a suffi pour me permettre d'obtenir une couple de stations de liaison sur le récepteur. Le putput s'est arrêté, mais nous espérons avoir trouvé ce qui n'allait pas. Donc, nous espérons envoyer un message bientôt.

LE 17 DÉCEMBRE 1942

Le putput a arrêté de fonctionner, mais nous avons essayé les piles. Elles étaient mortes.

Unofficial convenience copy of A-CR-CCP-805/PF-002, cached 2026-11-08 from https://app.cadets.gc.ca/cadet-publications/A-CR-CCP-805-PF-002/A-CR-CCP-805-PF-002.pdf.
Verify against the official publication.

LE 19 DÉCEMBRE 1942

Nous avons encore eu de la neige la nuit dernière. Nolan et Mangins ont essayé de travailler sur le putput, mais il faisait trop froid. Nous avons fait un feu dans l'appentis et avons dégelé.

LE 20 DÉCEMBRE 1942

C'était tellement venteux que nous sommes demeurés au lit toute la journée.

LE 21 DÉCEMBRE 1942

Tout était vraiment enneigé, alors nous avons passé la journée à manger, à dégeler des couvertures et à planifier un voyage vers le Sud. Les lieutenants Josephson et Janssen et le sergent Nolan prévoient prendre la direction du sud avec le bateau dès que le temps sera dégagé.



L'entrée de journal du 21 décembre présente le plan de l'équipage de se séparer. Trois des sept membres d'équipage prévoient utiliser le radeau de secours de l'avion, dénommé le « bateau », pour se diriger vers le sud et obtenir de l'aide. Ces trois membres d'équipage sont les « bateliers » dont il est question dans l'entrée de journal du 22 décembre, et ils sont appelés « les gars » dans plusieurs entrées plus tard.

LE 22 DÉCEMBRE 1942

La journée fut parfaite, c'était le premier jour dégagé depuis plus d'une semaine. Nous avons travaillé sur le bateau et dégagé la neige loin de l'appentis pendant toute la journée. Nous avons mangé un assez gros repas, et les trois bateliers en ont pris un peu plus.

LE 23 DÉCEMBRE 1942

Je me suis levé à 0715, j'ai préparé le bateau et commencé à le transporter. Le vent était assez fort et le bateau était lourd, alors c'était assez difficile. Nous ne sommes pas arrivés à l'eau avant midi, puis il a fallu un certain temps pour trouver un endroit nous permettant de mettre le bateau à l'eau. Nous avions l'intention de les mettre au large, mais ils semblaient réaliser des progrès lents vers le sud. C'est la dernière fois que nous les avons vus. Il a été difficile de revenir dans la neige. Nous avons mangé des arachides et des caramels, puis nous nous sommes mis au lit.



On n'a plus jamais entendu parler des trois bateliers et aucune preuve n'a été trouvée pour expliquer ce qui s'est passé. On peut supposer qu'ils ont succombé à l'hypothermie sur les eaux glaciales du détroit du Labrador et qu'ils ont dérivé vers le sud sur le courant du Labrador jusque dans l'océan Atlantique.

LE 24 DÉCEMBRE 1942

C'est la veille de Noël et nous avons été ici depuis deux semaines aujourd'hui. Nous nous sentions seuls, étant seulement quatre personnes, mais nous nous sommes levés très tôt et avons creusé pour sortir le filtre à gaz afin que nous puissions faire un feu. C'était tellement venteux que nous ne pouvions pas travailler à l'extérieur, nous avons séché des couvertures. Galm a eu des cloques assez graves et ses mains sont gonflées et auraient besoin d'être traitées par un médecin. Nous avons rationné nos portions alimentaires pour pouvoir faire la plus grande partie de la journée. Nous avons mangé des harengs selon la grosseur d'une boîte de sardines avec des craquelins, une cuillerée d'arachides chacun, une pastille noire pour la toux, un caramel, une tasse de boisson de raisins, et beaucoup de café, en utilisant la même mouture de café à plusieurs reprises. C'est vraiment surprenant de constater à quel point on peut apprécier une petite chose comme un caramel; chaque jour, nous attendons ce moment avec anticipation.

Unofficial convenience copy of A-CR-CCP-805/PF-002, cached 2026-11-08 from https://app.cadets.gc.ca/cadet-publications/A-CR-CCP-805-PF-002/A-CR-CCP-805-PF-002.pdf.
Verify against the official publication.

LE 25 DÉCEMBRE 1942

Quelle fête de Noël. Mangins avait tellement mal aux pieds que nous avons dû nous lever à 0330. Il était à l'agonie avant cela, mais il s'est senti mieux après, bien qu'il avait très mal aux arches. Je me suis levé à 0900. Galm est allé explorer, j'ai massé les pieds de Mangins et Weyrauch a commencé à réparer le plancher, qui était en très mauvais état en raison de l'incendie. Plus tard, nous avons dû creuser à l'entrée arrière de l'appareil pour réparer la fenêtre. Après cela, nous avons eu une leçon de premiers soins. Je suis le seul qui n'a rien qui ne va pas. Nous sommes sur le point de prendre notre repas de Noël et d'aller au lit.



Les blessures de Galm et Mangin décrites dans les deux entrées de journal ci-dessus semblent être des engelures.

LE 26 DÉCEMBRE 1942

Une autre journée chouette. Le temps était parfait. Weyrauch a nettoyé l'arrière de l'appareil , tandis que Galm a creusé à l'arrière de la soute, découvrant une boîte de cocktail de fruits et une boîte de poulet à la king. J'ai traité les pieds de Mangins et fait quelques petits boulots. Tout le monde se sent mieux, et j'espère que Mangins sera sur pieds dans quelques jours. Nous ne sommes aucunement affamés, mais nos conversations portent principalement sur la nourriture. Il est facile de se rappeler de mets savoureux.

LE 27 DÉCEMBRE 942

J'ai commencé la journée comme les autres, en traitant les blessures. Les pieds de Mangins sont mieux, mais nous avons trouvé une grande boursouflure sur chaque pied. Galm et Mangins ont passé la journée à sécher des couvertures. Weyrauch a fini de vider l'arrière de l'appareil, et j'ai gravi la montagne pour voir si je pouvais déceler quelque chose sur la mer. J'ai également pris un rouleau de film. Le régime imposé commence à nous affecter, mais nous allons manger un peu plus demain.

LE 28 DÉCEMBRE 1942

La journée a été terrible. Le vent s'est levé tôt le matin et nous a gardés à l'intérieur toute la journée. Nous avons eu deux feux et avons eu besoin du reste de la journée pour réparer. Les pieds de Mangins sont beaucoup mieux et il va commencer à travailler sur le putput bientôt. Nous mettrons peut-être en marche l'appareil de liaison. Dans l'intervalle, nous pouvons sentir de plus en plus chaque jour les effets des petites rations. Nous prions presque à chaque minute pour que les gars dans le bateau arrivent rapidement à destination et obtiennent de l'aide.

LE 29 DÉCEMBRE 1942

Aujourd'hui la journée a été seulement moyenne. Le vent a commencé à souffler très tôt à nouveau, mais pas trop fort. Les pieds de Mangins sont presque revenus à la normale

LE 30 DÉCEMBRE 1942

Aujourd'hui le temps était couvert, avec averses de neige. J'ai passé la plus grande partie de la journée à travailler à l'intérieur. Galm a perdu un ongle, et risque d'en perdre un autre. Je suis surtout heureux que sa main ne lui cause pas de douleurs. J'ai travaillé un peu sur le putput et j'ai réalisé quelques progrès, mais il faisait trop sombre pour que je puisse travailler beaucoup. Nous avons joué au Rummy 500, ce que tout le monde semblait apprécier. Les gars sont partis depuis une semaine maintenant, que Dieu leur accorde de pouvoir poursuivre leur mission.

Unofficial convenience copy of A-CR-CCP-805/PF-002, cached 2026-11-08 from https://app.cadets.gc.ca/cadet-publications/A-CR-CCP-805-PF-002/A-CR-CCP-805-PF-002.pdf.
Verify against the official publication.

LE 1ER JANVIER 1943

Bonne et Heureuse année. Il a neigé et le vent a soufflé toute la nuit et toute la journée. Étant donné que nous n'avions pas de feu, nous sommes restés au lit toute la journée.

LE 2 JANVIER 1943

Aujourd'hui, encore du vent et de la neige. Le tout a ralenti un peu aux alentours de midi, alors nous nous sommes levés à l'aide d'un feu dans une boîte d'arachides. Weyrauch a sorti le support et le réservoir récepteur accompagnés d'un gallon d'alcool et de glycérine, et j'ai creusé pour vider l'huile. Après cela, nous avons fait une couple de feux chauds et beaucoup de café chaud, et j'ai pris de la poudre de citron et une tasse de bouillon. Notre plat principal était la dernière boîte de carrés aux dates et aux noix avec de la gelée et c'était très bon. Nous avons terminé de manger et de boire vers midi. Ensuite, j'ai traité les pieds de Mangins et suis allé me coucher. Il y avait pas mal de neige poudreuse à l'extérieur, mais la forme même de notre appareil le maintient assez dégagé. Il a vraiment plu aujourd'hui et je ne sais pas quelles conséquences cela va avoir sur notre situation. Les gars sont partis depuis dix jours maintenant, ce qui correspond à la période que nous avions prévue pour faire le voyage. Nous espérons qu'ils se sont rendus et que nous aurons de l'aide rapidement.

LE 3 JANVIER 1943

Il n'y avait pas beaucoup de vent la nuit dernière, nous avons donc pensé que nous aurions une bonne journée, mais le vent s'est levé et il a neigé toute la journée. L'appareil avait une plaque de glace sur lui et il est recouvert de neige. En outre, les bancs de neige sont plus hauts et plus proches qu'ils ne l'ont jamais été. Nous avons accroché la pompe de transfert de carburant et je crois que nous avons pompé un peu de carburant de ce côté, mais nous ne parvenions pas à le faire sortir, alors nous avons dû utiliser l'alcool pour faire la cuisine. Je me suis hâté une fois et j'ai provoqué un incendie et me suis brûlé, mais pas gravement. Maintenant, nous portons tous des bandages. J'ai trouvé deux cubes de bouillon dans le bureau de l'opérateur radio. J'ai passé beaucoup de temps à mettre de la neige sous notre lit. Il y avait tout un trou à cet endroit, donc nous devrions être en mesure de mieux dormir ce soir. Je crois qu'il pleut à l'extérieur en ce moment. Ça ne peut pas être la glace qui fond sur l'aile. Nous continuons à prier pour que le temps soit dégagé et j'espère que les gars vont se rendre. Et aussi pour essayer une nouvelle théorie sur l'endroit où se trouve Hébron.

LE 4 JANVIER 1943

Le ciel était bleu quand on s'est levé, mais il est resté couvert toute la journée. Mais il n'y avait pas beaucoup de vent, alors nous nous sommes levés pour aller travailler. Weyrauch et moi avons récupéré pas mal de gaz de l'autre aile, donc nous sommes plutôt bien fixés sur ce point. Mangins a préparé le putput et il est presque prêt pour qu'on puisse l'essayer de nouveau. Nous prions surtout pour avoir du beau temps dans l'espoir qu'un avion de sauvetage puisse se rendre (si les gars sont arrivés à destination). Je continue de réduire les rations.

LE 5 JANVIER 1943

Au début de la journée il faisant très beau, mais le ciel s'est couvert et la luminosité était faible. Weyrauch et moi avons enlevé la neige sur l'avion et Mangins a terminé le travail sur le putput, qui semble être en très bon état. Le temps a commencé à se dégager en fin d'après-midi.

LE 6 JANVIER 1943

C'est la huitième journée de suite de mauvais temps. L'entrée est bloquée, et il est inutile de la dégager. Il y a deux semaines que les gars sont partis et le moral est encore bon en dépit du mauvais temps.

LE 7 JANVIER 1943

Nous sommes ici depuis quatre semaines maintenant. L'entrée était bloquée ce matin. Lorsque j'allais dans l'appareil, j'ai vu un petit oiseau. Nous l'avons attrapé et l'avons fait bouillir pendant une couple d'heures. Puis nous avons fait un ragoût en ajoutant une poudre de bouillon. C'était vraiment délicieux. Galm a commencé à aller à la recherche d'Hébron, mais la neige était trop molle. Mangins est sorti pour la première fois en 13 jours.

Unofficial convenience copy of A-CR-CCP-805/PF-002, cached 2026-11-08 from https://app.cadets.gc.ca/cadet-publications/A-CR-CCP-805-PF-002/A-CR-CCP-805-PF-002.pdf.
Verify against the official publication.

Si nous ne pouvons pas trouver un village ou mettre en marche le putput d'ici trois jours, nous allons devoir attendre que le temps s'éclaircisse et prier pour que les gars se soient rendus à destination, parce que nous avons trop peu de nourriture pour pouvoir faire autre chose. Dieu aide-nous à sortir d'ici en toute sécurité.

LE 8 JANVIER 1943

Cette journée a été la plus pénible pour moi depuis notre arrivée ici. J'ai essayé de me rendre à Hébron, et je pense encore savoir où c'est, mais deux montagnes se dressent sur le chemin. Je me sens de plus en plus faible et il nous reste de moins en moins de nourriture à chaque jour. Je ne sais pas ce que nous ferions si nous n'avions pas ces trois livres de café. Nous nous asseyons, le buvons et parlons de toutes sortes de nourriture, mais je pense que nous avons tous envie du chocolat plus que de toute autre chose. Les gars ont creusé à l'arrière de l'appareil, alors si le temps est dégagé demain, nous pourrons faire un dernier essai concernant la radio putput.

LE 9 JANVIER 1943

Eh bien, nous avons mis le putput à sa place et il s'est embrouillé de nouveau; il nous reste donc une seule possibilité, que les gars se soient rendus à destination.

LE 10 JANVIER 1943

Ça fait un mois aujourd'hui que nous sommes ici, soit 31 jours. Nous avons passé la majeure partie de la journée, qui était parfaite sur le plan de la météo, à chercher l'avion et à faire des pansements. Le moral des gars était de beaucoup meilleur aujourd'hui, après notre petit service de messe. La seule nourriture que nous avons prise aujourd'hui a été une tranche d'ananas et deux cuillères pleines de jus.

LE 11 JANVIER 1943

C'est notre troisième journée de température parfaite, mais également le jour le plus froid depuis juste après notre arrivée ici. J'ai passé la journée à attendre l'avion, qui n'est pas venu. L'huile a manqué de ce côté, ce qui cause un autre problème. Les rations réduites commencent à nous affecter, mais nous sommes toujours dans la bonne humeur. Si nous ne survivons pas pour pouvoir manger certains des mets dont nous avons parlé, nous aurons mangé en esprit l'un des meilleurs repas au monde.

LE 12 JANVIER 1943

Aujourd'hui, c'était le 20e jour depuis le départ des gars et notre 33e jour, et le temps était couvert, mais calme. Nous avons creusé et presque sorti l'huile, mais nous sommes tous si faibles que nous ne pouvons guère travailler. Les gars sont toujours de bonne humeur, et nous avons eu quelques séances animées sur notre seul sujet, la nourriture. Aujourd'hui, notre ration était une tranche d'ananas.

LE 13 JANVIER 1943

Autre journée où le temps était calme et couvert. Nous avons sorti l'huile, fait sécher nos couvertures, avons fait un nouveau lit sur la neige et avons pris notre dernière nourriture, une tranche de spam et avec un biscuit soda. Tout ce qu'il nous reste est une demi-livre de chocolats et trois mélanges de boisson en poudre, mais nous parlons comme si le sauvetage allait certainement arriver demain. Le temps s'est dégagé en fin d'après-midi, alors il y a peut-être de l'espoir pour demain.

LE 14 JANVIER 1943

Le temps était dégagé, mais c'était venteux. Nous avons nettoyé l'avion et avons attendu, mais rien ne s'est passé. En fin d'après-midi, nous jouions aux cartes quand Mangins a mis de l'huile dans le carburant trop rapidement, ce qui a provoqué une explosion qui a brûlé son visage et le mien, ainsi que nos cheveux et nos mains. Nos rations étaient quatre chocolats, mais nous continuons de travailler assez bien. Après avoir médités, nous sommes allés au lit.

Unofficial convenience copy of A-CR-CCP-805/PF-002, cached 2026-11-08 from https://app.cadets.gc.ca/cadet-publications/A-CR-CCP-805-PF-002/A-CR-CCP-805-PF-002.pdf.
Verify against the official publication.

LE 15 JANVIER 1943

Journée parfaite sur le plan de la météo, mais c'était la plus froide depuis notre arrivée ici. J'ai passé la majeure partie de la journée à essayer de demeurer au chaud et à écouter si un avion venait. J'ai également fait de grands projets, soit une couple de jours à New York lorsque nous obtiendrons notre congé. Les rations étaient deux chocolats et du bouillon en poudre. Personne n'a encore particulièrement faim, mais nous sommes de plus en plus faibles et avons de plus en plus froid parce que nos corps ne produisent pas suffisamment de chaleur.

LE 16 JANVIER 1943

Autre journée au temps calme et dégagé, mais c'était la plus froide que nous ayons eu jusqu'ici. L'huile a gelé, nous avons donc dû ne brûler que du carburant. La seule chose qui nous reste est du bouillon en poudre et deux bâtons de gomme. Nous commençons à ressentir la pression, mais nous avons encore eu des discussions à bâtons rompus sur la nourriture et le congé à New York.

LE 17 JANVIER 1943

Je n'aurais pas pu passer une meilleure journée, sauf qu'il fait si froid que l'huile est gelée et ne brûle pas. Donc, notre gaz s'épuise très vite. Nous avons consommé notre dernière nourriture, du bouillon en poudre, donc si les secours ne viennent pas d'ici quelques jours -------. Les gars sont partis depuis 25 jours, ce qui est long, mais ils représentent notre seul espoir; nos familles vont vraiment manquer de formidables plats et menus.

LE 18 JANVIER 1943

Journée froide et dégagée. Ma montre s'est arrêtée, alors nous ne nous sommes pas levés avant midi. Ça doit être un peu plus chaud, car nous avons eu un peu d'huile. Aujourd'hui, c'était notre première journée complète sans nourriture, mais le moral est encore très bon. Il est surprenant de constater à quel point le corps et l'esprit peuvent endurer de rudes épreuves. Nous sommes encore en assez bon état, mais plutôt faibles. Nous n'avons pas beaucoup d'espoir.

LE 20 JANVIER 1943

Il a neigé et le vent a soufflé toute la nuit, mais nous avons plutôt bien dormi, et nous avons été beaucoup plus joyeux aujourd'hui. Nous sommes restés éveillés plus longtemps que nous aurions dû le faire et sommes très fatigués. La neige a soufflé plutôt fort toute la journée et elle s'accumule devant la porte, alors je ne sais pas ce que nous ferons si elle ne s'arrête pas très bientôt.

LE 21 JANVIER 1943

Ça fait six semaines aujourd'hui et la nuit a été agitée; il a neigé et plu, alors tout était trempé quand on s'est levé. Seuls Weyrauch et moi nous sommes levés, juste assez longtemps pour faire fondre de la neige et avoir de l'eau. Les choses pourraient être pires.

LE 22 JANVIER 1943

Je me suis levé vers midi, et j'ai été réveillé jusqu'à environ 18 h. J'ai dégagé l'entrée et fait mon lit. Nous pourrions apprécier du beau temps.

LE 23 JANVIER 1943

J'ai passé une mauvaise nuit. Tout le monde était entassé et personne ne pouvait se mettre à l'aise. J'ai passé une bonne journée, mais tout le monde était plutôt découragé, même si la conversation était très bonne. Nous ne nous sentons pas vraiment affamés, mais nous sommes vraiment faibles. Ça me chagrine vraiment de voir les gars commencer à faire quelque chose et de devoir s'arrêter en raison d'un manque d'énergie. Weyrauch a des hémorroïdes et il souffre vraiment.

Unofficial convenience copy of A-CR-CCP-805/PF-002, cached 2026-11-08 from https://app.cadets.gc.ca/cadet-publications/A-CR-CCP-805-PF-002/A-CR-CCP-805-PF-002.pdf.
Verify against the official publication.

LE 24 JANVIER 1943

Le temps est couvert, mais assez calme. Chaque jour, nous nous demandons comment nous pouvons tenir un autre jour, mais chaque fois, nous y parvenons. Nous avons tous fumé une pipe de tabac ce matin et Galm est tombé très malade, et je me sentais très mal. Mais nous nous en sommes sortis plutôt bien.

LE 3 FÉVRIER 1943

J'ai dormi une bonne semaine au lit. Aujourd'hui, Weyrauch est mort après avoir été malade mentalement pendant plusieurs jours. Nous sommes tous plutôt faibles, mais nous devrions être en mesure de survivre encore au moins plusieurs jours.

NOTA : Il s'agit de la dernière entrée dans le journal. Le reste de l'équipage a été retrouvé le 9 avril 1943 par un Inuit de la colonie d'Hébron, située à environ 30 km au sud.

Liste des aliments lors de l'atterrissage :

- 7 boîtes de Spam,
- 3 boîtes d’arachides,
- 8 boîtes de poulet,
- 2 boîtes d'ananas,
- 3 boîtes de cocktail de fruits,
- 2 boîtes de carrés aux dates et aux noix,
- 1 boîte de pain brun,
- 3 boîtes de chocolats,
- 28 barres Hershey,
- 4 paquets de dates,
- 1 livre de craquelins,
- 4 boîtes de figues Newtons,
- 1 livre de craquelins au fromage,
- 1 caisse de Coca-Cola,
- 2 boîtes de saumon,
- 3 livres de café, et
- 20 paquets de caramels.

La transcription originale du journal du pilote a été incluse dans le rapport officiel déposé par l'équipe USAAF qui a récupéré les restes de l'équipage le 18 avril 1943. Major Vaughan, le lieutenant Holmes et le lieutenant Norton se sont rendus sur place en atterrissant à la colonie d’Inuits et en marchant jusqu’au lieu de l’écrasement. Les corps ont été retournés à Crystal-1 (Fort Chimo, aujourd'hui Kuujjuaq), le 22 avril 1943, où un service funèbre et l'inhumation ont eu lieu dans le cimetière militaire américain le jour suivant.

Unofficial convenience copy of A-CR-CCP-805/PF-002, cached 2026-11-08 from https://app.cadets.gc.ca/cadet-publications/A-CR-CCP-805-PF-002/A-CR-CCP-805-PF-002.pdf.
Verify against the official publication.

SECTION 2

CONNAISSANCES PRÉALABLES

Les connaissances de base suivantes ont été abordées dans le cadre de l'OCOM M190.04 (Discuter de la psychologie de la survie).

PSYCHOLOGIE DE LA SURVIE

Il est très important de bien comprendre la psychologie de la survie. C'est la volonté de survivre qui aide le plus une personne. Posséder des techniques de survie n'est pas aussi important que de posséder la volonté de survivre.

Le rôle de la peur dans une situation de survie

La peur est une réaction normale en situation de survie. Elle peut aider ou nuire aux personnes, selon la façon dont elles composent avec elle. Elle peut mener au désespoir, réduire la confiance en soi et nuire à la volonté de survivre. Mais, elle peut aussi provoquer la production d'adrénaline, donner de la force et de l'endurance, réduire la sensation de douleur, donner la capacité de penser plus clairement et aider à agir de façon plus coordonnée. Le fait de reconnaître que la peur est une réaction naturelle à une situation menaçante est cause d'un comportement productif. C'est pourquoi la peur peut augmenter considérablement les chances de survie.

Voici les facteurs les plus souvent reconnus comme aidant à réduire ou à contrôler la peur :

- avoir confiance en son chef si on est en groupe ou en soi si on est seul ;
- avoir confiance en son équipement ; et
- se concentrer sur la tâche à effectuer.



Avez-vous déjà été dans une situation de survie réelle? Si oui, est-ce que la peur a joué un rôle?

Les mesures à prendre quand on est perdu (en utilisant « STOP »)

Il est très important de prendre des mesures immédiates lorsqu'on est perdu dans un milieu sauvage pour surmonter la peur. Dans une telle situation, on devrait utiliser l'acronyme STOP.

Stopper. Lorsqu'une personne est perdue, le fait qu'elle s'arrête l'empêchera peut-être de s'éloigner davantage de la zone couverte par une équipe de recherche. Il est également important de s'arrêter pour pouvoir réfléchir efficacement. En s'arrêtant pour réfléchir, une personne peut éviter de faire des erreurs causées par des prises de décision hâtives.

Traiter. Il est très important qu'une personne réfléchisse aux mesures à prendre une fois qu'elle se rend compte qu'elle est perdue. Il faut penser au danger et aux conséquences liées au fait de demeurer sur place ou de continuer. Il faut réfléchir aux situations dangereuses qui pourraient se produire. Avant de déterminer les mesures à prendre, il faut analyser la température, le terrain et les ressources disponibles.

Observer. S'examiner pour déterminer les symptômes possibles de maladies physiques comme la fatigue, une augmentation du rythme cardiaque ou des tremblements. De plus, il faut chercher des maladies

Unofficial convenience copy of A-CR-CCP-805/PF-002, cached 2026-11-08 from https://app.cadets.gc.ca/cadet-publications/A-CR-CCP-805-PF-002/A-CR-CCP-805-PF-002.pdf.
Verify against the official publication.

psychologiques comme le stress ou la peur extrêmes. Observer les ressources disponibles, la température, le terrain et chercher des repères qui pourraient aider à se situer.

Planifier. Après avoir observé tous les aspects d'une situation d'urgence, élaborer un plan d'action qui fera le meilleur usage possible des ressources disponibles.



Vous souvenez-vous d'avoir utilisé la stratégie STOP au cours de votre instruction en survie? Si oui, fut-elle utile?

Le modèle de survie

Le modèle de survie est une procédure utilisée en situation de survie. Il s'agit d'une façon de classer les tâches par ordre de priorité.

Premiers soins. La première chose à faire en situation de survie est de traiter les blessures qu'on peut s'être infligées. On peut ainsi éviter que la condition s'aggrave et réduire la douleur. On pourra ainsi accomplir davantage en exécutant les activités de survie.

Feu. Le feu sert à plusieurs choses en situation de survie. Il peut réchauffer, remonter le moral et donner un sentiment de sécurité. Il peut permettre de faire des signaux et aider à purifier l'eau et cuire la nourriture.

Abri. Un abri permet à une personne de demeurer au chaud et au sec en assurant une protection contre les intempéries. Même lorsque les conditions météorologiques sont favorables, il n'est pas toujours possible de savoir à quel moment elles vont changer et de quelle façon. Par conséquent, il est très important de se construire un abri très tôt. Il offre aussi le confort psychologique d'avoir un refuge.

Signaux. Les signaux doivent être conçus de manière à attirer des équipes de recherche. Ils peuvent prendre de nombreuses formes. Les signaux émis à partir d'un feu qui donnent beaucoup de fumée noire sont visibles de loin pendant le jour ou la nuit. D'autres signaux sol-air doivent être grands et se démarquer de leur environnement ou doivent être placés dans des endroits ouverts à proximité. Un miroir ou d'autres objets réfléchissants constituent d'excellents instruments de signalisation.

Nourriture et eau. La survie sans eau ne peut durer que quelques jours. Un manque d'eau peut causer une déshydratation légère et réduire la capacité de se concentrer. Cette condition peut être dangereuse, puisqu'il est très important d'avoir une pensée claire en situation de survie. Il faut purifier l'eau provenant de toute source terrestre avant de la boire. Une personne peut survivre pendant des semaines sans nourriture. La faim excessive peut embrouiller les idées et causer un manque de jugement. Une période prolongée d'alimentation insuffisante entraîne une perte d'énergie, l'embrouillement des idées, une prédisposition aux maladies, une difficulté de maintenir une température du corps suffisamment élevée et éventuellement cause la mort. Une alimentation équilibrée et variée peut permettre d'améliorer le moral en situation de survie.



Le modèle de survie constitue une façon de hiérarchiser les tâches. Pouvez-vous penser à une situation où l'ordre serait différent de ce qui est répertorié?

Unofficial convenience copy of A-CR-CCP-805/PF-002, cached 2026-11-08 from https://app.cadets.gc.ca/cadet-publications/A-CR-CCP-805-PF-002/A-CR-CCP-805-PF-002.pdf.
Verify against the official publication.

Les sept ennemis de la survie

La douleur, le froid, la soif, la faim, la fatigue, l'ennui et la solitude sont les sept ennemis de la survie. En situation de survie, ces sentiments sont plus graves et plus dangereux qu'en temps normal. La connaissance de ces sentiments et de leurs conséquences peut aider à les surmonter et à les contrôler.

La douleur. La douleur est la façon dont la nature signale un problème. Toutefois, la douleur peut se calmer quand on est occupé. La douleur peut passer inaperçue si l'esprit est concentré sur des plans de survie. Si une personne se laisse atteindre par la douleur, sa volonté de survivre en souffrira. Il faut faire un effort spécial pour garder espoir et persévérer.

Le froid. Le froid réduit la capacité de réfléchir et le désir d'achever des tâches nécessaires à la survie. Penser qu'on a froid peut nuire à la réalisation du but de survivre. Le froid peut engourdir l'esprit et le corps. Cette situation peut également provoquer de sérieux problèmes médicaux. Il faut trouver des moyens de se garder au chaud, comme préparer un feu, se sécher, porter plusieurs couches de vêtements et demeurer occupé.

La soif. L'eau est essentielle à la survie. La déshydratation peut provoquer de sérieux problèmes médicaux et peut éventuellement être mortelle. Même lorsque la soif n'est pas extrême, elle peut engourdir l'esprit. Il faut boire régulièrement et tenter de trouver des sources d'eau.

La faim. La faim est dangereuse parce qu'elle peut réduire la capacité d'une personne de penser rationnellement. La faim et la soif peuvent toutes les deux accroître la sensibilité de la personne aux effets affaiblissants du froid, de la douleur et de la peur. La faim prolongée peut provoquer de sérieux problèmes médicaux et peut éventuellement être mortelle. Faire des provisions de nourriture, poser des collets, pêcher et ramasser des plantes comestibles.



Le saviez-vous?

Vous pouvez survivre environ trois minutes sans air, environ trois jours sans eau et environ trois semaines sans nourriture.

Fatigue. Même une petite fatigue peut réduire les aptitudes mentales. La fatigue peut rendre imprudent, parce qu'il devient de plus en plus facile d'être insouciant. C'est un des plus grands dangers de la survie. La fatigue peut être causée par du surmenage, de même que par divers autres états, comme le désespoir, le manque d'objectif, le mécontentement, la frustration ou l'ennui. La fatigue peut représenter une évasion pour une situation qui est devenue trop difficile. La reconnaissance des dangers liés à une situation peut permettre de trouver la force de persévérer. Il faut être sensible aux niveaux de fatigue, fixer des buts et demeurer actif.



Se creuser les méninges n° 1 :

Quels sont les signes de fatigue démontrés par l'équipage du «Times A Wastin »?

_____ _____

_____ _____

Même si l'équipage était fatigué, pourquoi a-t-il dépensé tant d'énergie pour maintenir l'avion déneigé?

Unofficial convenience copy of A-CR-CCP-805/PF-002, cached 2026-11-08 from https://app.cadets.gc.ca/cadet-publications/A-CR-CCP-805-PF-002/A-CR-CCP-805-PF-002.pdf.
Verify against the official publication.

L’ennui et la solitude. L’ennui et la solitude représentent les deux derniers ennemis de la survie. Ils sont peut-être deux des ennemis les plus difficiles à surmonter pour survivre, surtout parce qu’ils sont imprévus. Ces sentiments surgissent lorsqu’il ne se passe rien, qu’une chose prévue n’arrive pas ou qu’une personne doit rester sur place, dans le silence et la solitude. Ils peuvent causer le découragement et le manque de volonté de persévérer. Il faut inventer des jeux, demeurer actif et faire des projets.



Comment avez-vous fait face à l'ennui et à la solitude pendant votre instruction en survie? Est-ce que cela a aidé?

Unofficial convenience copy of A-CR-CCP-805/PF-002, cached 2026-11-08 from https://app.cadets.gc.ca/cadet-publications/A-CR-CCP-805-PF-002/A-CR-CCP-805-PF-002.pdf.
Verify against the official publication.

SECTION 3

SURVIE DE L'ÉQUIPAGE DE VOL

Dans le cadre de l'OCOM M409.01 (Identifier les méthodes d'instruction), on vous a montré qu'une étude de cas exige la création de quatre listes : les **faits, les hypothèses, les problèmes** et **les solutions.**



Un **fait** est quelque chose qui est reconnu comme étant arrivé.

Une **hypothèse** est quelque chose qu'une personne adopte sur la foi des renseignements fournis, sans preuve, comme argument ou action.

Un **problème** est une affaire incertaine ou difficile à laquelle il faut trouver une solution.

Une **solution** est une action ou un moyen de résoudre un problème ou une difficulté.



Se creuser les méninges n° 2 :

À partir de l'étude de cas, créer une liste de faits, une liste d'hypothèses, une liste de problèmes et une liste de solutions.

La liste des problèmes doit être fondée sur le modèle de survie et les sept ennemis de la survie.

La liste des solutions devrait comporter celles trouvées par l'équipage, et non pas ce que vous pensez qu'ils auraient dû faire.

Faits

Hypothèses

Problèmes

Solutions

Unofficial convenience copy of A-CR-CCP-805/PF-002, cached 2026-11-08 from https://app.cadets.gc.ca/cadet-publications/A-CR-CCP-805-PF-002/A-CR-CCP-805-PF-002.pdf.
Verify against the official publication.

Analyse de la cause de l'accident

D’après votre analyse de l'étude de cas, quelle était la principale cause de l'accident? Expliquez votre raisonnement.

Examen de la situation de survie

D’après votre analyse de l'étude de cas, quels ont été les principales difficultés de survie? Expliquez votre raisonnement.

Enquête sur les gestes des survivants

D’après votre analyse de l'étude de cas, les gestes de l'équipage étaient-elles appropriées? Expliquez votre raisonnement.

Unofficial convenience copy of A-CR-CCP-805/PF-002, cached 2026-11-08 from https://app.cadets.gc.ca/cadet-publications/A-CR-CCP-805-PF-002/A-CR-CCP-805-PF-002.pdf.
Verify against the official publication.

Réflexion sur le résultat

D’après votre analyse de l'étude de cas, qu'auriez-vous fait différemment? Expliquez votre raisonnement.



Félicitations, vous avez terminé votre trousse d'autoformation sur l’OCOM C590.01 (Analyser une étude de cas d’un exercice de survie pour équipage de vol). Remettre le dossier complété à l’officier d’instruction ou à l’officier de niveau qui notera votre réalisation dans votre journal de bord du niveau cinq.

Unofficial convenience copy of A-CR-CCP-805/PF-002, cached 2026-11-08 from https://app.cadets.gc.ca/cadet-publications/A-CR-CCP-805-PF-002/A-CR-CCP-805-PF-002.pdf.
Verify against the official publication.

CORRIGÉ DE L'ACTIVITÉ « SE CREUSER LES MÉNINGES »



Se creuser les méninges n° 1 **:**

Quels sont les signes de fatigue démontrés par l'équipage du «Times A Wastin »?

accidents (par négligence)	mauvaises décisions
manque d'énergie	manque de motivation

Même si l'équipage était fatigué, pourquoi a-t-il dépensé tant d'énergie pour maintenir l'avion déneigé?

Pour que l'avion puisse être vu d'en haut et ne se fonde pas dans le paysage.

Unofficial convenience copy of A-CR-CCP-805/PF-002, cached 2026-11-08 from https://app.cadets.gc.ca/cadet-publications/A-CR-CCP-805-PF-002/A-CR-CCP-805-PF-002.pdf.
Verify against the official publication.



***Se creuser les méninges n° 2* :**

À partir de l'étude de cas, créer une liste de faits, une liste d'hypothèses, une liste de problèmes et une liste de solutions.

La liste des problèmes doit être fondée sur le modèle de survie et les sept ennemis de la survie.

La liste des solutions devrait comporter celles trouvées par l'équipage, et non pas ce que vous pensez qu'ils auraient dû faire.

Faits	**Hypothèses**
hiver	erreur de navigation
mauvais temps	emplacement d'Hébron
au-dessus de la limite des arbres	beaucoup d'aliments disponibles
pas de blessures causées par l'écrasement	putput réparable
inventaire fait des vivres et des fournitures	utilisation sécuritaire du bateau
reconnaissance de la région immédiate	durée du déplacement en bateau : 10 jours
lac trouvé (source d'eau)	
phoques trouvés (source de nourriture)	

Problèmes	**Solutions**
froid / vent	construction d'un appentis avec bâche sur l'aile
quantité limitée de carburant pour le feu	faire des feux au besoin seulement
la soif	eau trouvée, fonte de glace et de neige
la faim	mise en commun de la nourriture, oiseau capturé
la douleur	premiers soins prodigués au besoin
les signaux	tentative de réparer la radio
la fatigue	activité physique réduite
l'ennuie	jouer aux cartes, faire des corvées
la solitude	se parler entre eux



Pour les questions suivantes, les réponses les plus probables sont énumérées. L'explication de la réponse du cadet doit être bien pensée. Le raisonnement peut être fondé sur l'étude de cas, leur instruction et leurs expériences personnelles.

Nota : Les cadets peuvent penser à des réponses qui ne sont pas répertoriées. Ces réponses sont acceptables si elles sont plausibles et bien étoffées.

Analyse de la cause de l'accident

D'après votre analyse de l'étude de cas, quelle était la principale cause de l'accident? Expliquez votre raisonnement.

Unofficial convenience copy of A-CR-CCP-805/PF-002, cached 2026-11-08 from https://app.cadets.gc.ca/cadet-publications/A-CR-CCP-805-PF-002/A-CR-CCP-805-PF-002.pdf.
Verify against the official publication.

Mauvaise température

Erreur de navigation

Défaillance de l’équipement

Examen de la situation de survie

D’après votre analyse de l'étude de cas, quels ont été les principales difficultés de survie? Expliquez votre raisonnement.

Froid

Nourriture

Fatigue

Atterrissage au-dessus de la limite forestière

Enquête sur les gestes des survivants

D’après votre analyse de l'étude de cas, les gestes de l'équipage étaient-elles appropriées? Expliquez votre raisonnement.

Oui

Non

Réflexion sur le résultat

D’après votre analyse de l'étude de cas, qu'auriez-vous fait différemment? Expliquez votre raisonnement.

Demeurer ensemble

Marcher jusqu’à Hébron

Rechercher d’autres sources d’eau

Chasser ou pêcher pour avoir de la nourriture

Créer des signaux sol-air.

Unofficial convenience copy of A-CR-CCP-805/PF-002, cached 2026-11-08 from https://app.cadets.gc.ca/cadet-publications/A-CR-CCP-805-PF-002/A-CR-CCP-805-PF-002.pdf.
Verify against the official publication.

CETTE PAGE EST INTENTIONNELLEMENT LAISSÉE EN BLANC

Unofficial convenience copy of A-CR-CCP-805/PF-002, cached 2026-11-08 from https://app.cadets.gc.ca/cadet-publications/A-CR-CCP-805-PF-002/A-CR-CCP-805-PF-002.pdf.
Verify against the official publication.