



Défense
nationale

National
Defence

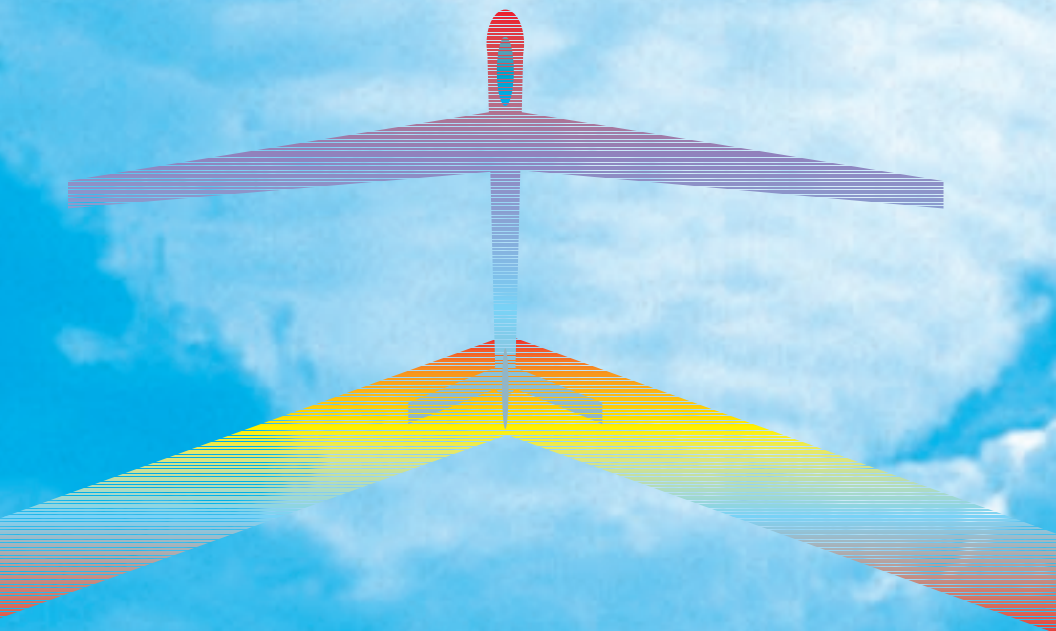
Cadets de l'Aviation royale du Canada

ENTRAÎNEMENT D'ESCADRON



N I V E A U

1



Canada



Défense National
national Defence

A-CR-CCP-266/PT-002

**MANUEL DE POCHE DES CADETS
DE L'AVIATION ROYALE DU CANADA**

MANUEL D'ENTRAÎNEMENT NIVEAU UN

**(La présente publication remplace
l'A-CR-CCP-266/PT-002 de 1997-10-14.)**

Publiée avec l'autorisation du Chef d'état-major de la Défense

BPR: D Cad

1998-07-01

Canada

ÉTAT DES PAGES EN VIGUEUR

Insérer les pages le plus récemment modifiées et disposer de celles qu'elles remplacent conformément aux instructions applicables.

NOTA

La partie du texte touchée par le plus récent modificatif est indiquée par une ligne verticale dans la marge. Les modifications aux illustrations sont indiquées par des mains miniatures à l'index pointé ou des lignes verticales noires.

Les dates de publication pour les pages originales et les pages modifiées sont:

Originale	0	1991-09-01	Mod	6
Mod	1	1994-04-22	Mod	7
Mod	2	1997-10-14	Mod	8
Mod	3	1998-07-01	Mod	9
Mod	4		Mod	10
Mod	5		Mod	11
			Mod	12

Zéro dans la colonne des modificatifs indique une page originale. La lettre E ou F indique que la modification est exclusivement en anglais ou en FRANÇAIS. La présente publication comprend 204 pages réparties de la façon suivante:

Numéro de page	Numéro de modificatif
Page couverture	1
Page titre	0
A, B/C	0
i/ii	0
iii/iv	0
v/vi	0
vii/viii	0
ix à viii	0
1-1 à 1-39/1-40	0

ÉTAT DES PAGES EN VIGUEUR (suite)

Page No.	Change No.
2-1 à 2-45/2-46	1
3-1 à 3-9/3-10	0
4-1 à 4-16	0
5-1 à 5-15/5-16	0
6-1 à 6-3/6-4	0
7-1 à 7-17/7-18	0
8-1 à 8-8	0
9-1 à 9-9/9-10	0
10-1 à 10-23/10-24	0
11-1 à 11-13/11-14	0

Personne responsable: D Cad 4
© 1998 DND/MDN Canada

AVANT-PROPOS

1. L'A-CR-CCP-266/PT-002, Manuel de poche des cadets de l'aviation royale du Canada, Manuel d'entraînement niveau un, est publiée avec l'autorisation du Chef d'état-major de la Défense.
2. Cette publication entre en vigueur dès sa réception et remplace l'A-CR-CCP-266/PT-002 du 1994-04-22.
3. Toute proposition de modification au présent manuel doit être envoyée par la voie réglementaire au Quartier général de la Défense nationale (QGDN), Attention : Directeur – Cadets (D Cad) 4.

PRÉFACE

1. L'A-CR-CCP-266/PT-002 est conçue de façon à être utilisée comme manuel d'étude et de référence par les Cadets de l'Aviation royale du Canada dans leur escadron respectif.
2. Le contenu de l'A-CR-CCP-266/PT-002 est basé sur la NORCO et sur le plan de cours du Niveau 1 d'entraînement qu'on retrouve respectivement dans l'A-CR-CCP-265/PC-001 et l'A-CR-CCP-266/PH-001 et est conçu de façon à être utilisé par les cadets de l'aviation durant leur première année d'entraînement.
3. Toute suggestion de modifications devrait être acheminée au D Cad par la voie régulière.

**REMARQUES AUX UTILISATEURS
CONCERNANT LES DROITS D'AUTEUR**

1. Les éditeurs suivants ont accordé l'autorisation d'utiliser leur matériel :
 - a. Condition physique Canada, gouvernement du Canada, le Programme d'efficacité physique des cadets de l'aviation.
 - b. Santé Canada, Guide alimentaire canadien.
 - c. FIPRECAN (Prévention des incendies). dépliant PE-1.

INTRODUCTION

1. Bienvenue dans le monde des cadets de l'aviation. En choisissant de te joindre à nous, tu deviens un des 25 000 cadets de l'aviation au Canada qui s'engagent dans une gamme d'activités toutes plus intéressantes les unes que les autres. Les cadets de l'air te donnent l'occasion d'élargir tes champs d'intérêts et d'acquérir de nouvelles compétences.
2. Tu lis présentement ton manuel de poche. Il a été préparé et rédigé pour toi, le cadet, son utilisateur principal. Tu devrais lire les différents chapitres au fur et à mesure que tu progresseras dans l'entraînement de ton escadron.
3. Le mouvement des cadets de l'air t'aidera à développer des qualités telles que l'autodiscipline et la persévérance, qualités qui t'aideront sûrement à atteindre les buts que tu te seras fixés. Sans aucun doute, il y aura des moments où tu remettras en question ta décision d'adhérer au mouvement, et où tu te demanderas si tu dois y demeurer. Toi seul peux répondre à ces questions. Sache que la plupart des cadets qui t'ont précédé se sont posé les mêmes questions. N'hésite pas à leur demander conseil, ils sauront te guider dans tes interrogations.
4. La plupart des informations contenues dans ce manuel te seront enseignées au cours de l'entraînement de l'escadron. Toutefois, si tu manques quelques classes, tu devrais lire très attentivement dans ce manuel la matière pertinente.

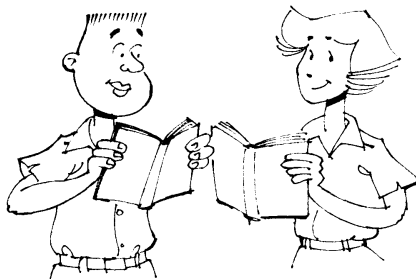


TABLE DES MATIÈRES

	PAGE
CHAPITRE 1 – OBJECTIF DE RENDEMENT 401 – EXERCICE MILITAIRE	1-1
Section 1 – Généralités	1-1
Section 2 – Exercice de l'escouade à la halte	1-3
Pause réglementaire	1-3
Formation d'une escouade	1-3
Position garde-à-vous	1-5
Position en place repos	1-6
Du garde-à-vous à la position en place repos.....	1-7
Repos.....	1-8
De la position repos à la position en place repos.....	1-9
De la position en place repos au garde-à-vous	1-9
Salut à la halte repos au garde-à-vous	1-9
Tourner et obliquer à la halte.....	1-12
Alignement d'une escouade	1-14
Faire l'appel	1-18
Numérotage	1-18
Identification.....	1-19
Pas en avant et pas en arrière	1-20
Ouvrir les rangs	1-21
Fermer les rangs.....	1-22
Quitter les rangs	1-22
Rejoindre les rangs.....	1-22
Rompre les rangs	1-24
Porter des objets	1-24
Enlever sa coiffure	1-24
En place repos, la coiffure à la main	1-26
Repos, la coiffure à la main	1-26
Remettre sa coiffure	1-27

TABLE DES MATIÈRES (suite)

	PAGE
Section 3 – Exercice de l'escouade en marche	1-27
Commandements d'exercice en marche	1-27
Marche et halte au pas cadencé	1-28
Marquer le pas, avancer et s'arrêter au pas cadencé	1-30
Conversion	1-32
Salut en marchant	1-33
Salut d'une escouade en marche	1-35
Pas allongé et pas raccourci	1-36
Formation de la file indienne par l'escouade en colonne par trois à partir de la halte	1-37
Formation de la file indienne par l'escouade en colonne par trois en marchant	1-37
Retour de l'escouade en colonne pas trois depuis la file indienne à partir de la halte	1-38
Retour de l'escouade en colonne par trois depuis la file indienne en marchant.....	1-38
 CHAPITRE 2 – OBJECTIF DE RENDEMENT 403 – CONNAISSANCES GÉNÉRALES	 2-1
Section 1 – Introduction	2-1
Section 2 – Règlements et ordres de l'escadron	2-1
Section 3 – Ton escadron et ton répondant	2-3
Organisation d'un escadron	2-4
Section 4 – Les buts, la devise et la promesse du cadet	2-5
Section 5 – Reconnaissance des grades et des qualifications	2-6
Grades des cadets	2-6

TABLE DES MATIÈRES (suite)

	PAGE
Grades des officiers	2-6
Niveaux de compétence des cadets	2-11
Section 6 – Le salut	2-19
Origines du salut	2-19
Origines des autres formes de salut militaire	2-20
Comment saluer	2-21
Quand saluer	2-21
Comment s'adresser à un officier ou à un sous-officier	2-25
Section 7 – L'uniforme et les règlements régissant la tenue	2-25
Origine de l'uniforme	2-25
Règlements régissant la tenue	2-27
Soin et port de l'uniforme	2-27
Responsabilité face à l'uniforme	2-33
Apparence personnelle	2-34
Où placer les insignes et les écussons	2-38
Section 8 – Fonctions d'un équipier	2-40
Section 9 – Possibilités d'entraînement chez les cadets de l'air	2-41
Section 10 – Les drapeaux des cadets de l'air	2-44
Le drapeau officiel des cadets de l'air	2-44
La bannière d'escadron des cadets de l'air	2-44
Vérifie tes connaissances	2-45/2-46

TABLE DES MATIÈRES (suite)

	PAGE
CHAPITRE 3 – OBJECTIF DE RENDEMENT 404	
– CITOYENNETÉ	3-1
Le Canada, ton pays	3-1
Le drapeau national	3-4
L'hymne national	3-8
Vérifie tes connaissances	3-9/3-10
CHAPITRE 4 – OBJECTIF DE RENDEMENT 405	
– ÉDUCATION PHYSIQUE	4-1
Généralités	4-1
Écussons	4-2
Préparation	4-2
CHAPITRE 5 – OBJECTIF DE RENDEMENT 406	
– MIEUX-VIVRE	5-1
Généralités	5-1
Nutrition	5-1
Sécurité et prévention des incendies	5-1
CHAPITRE 6 – OBJECTIF DE RENDEMENT 410	
– ART ORATOIRE	6-1
Personnalité	6-1
Préparation	6-3/6-4
Présentation	6-3/6-4
Vérifie tes connaissances	6-3/6-4
CHAPITRE 7 – OBJECTIF DE RENDEMENT 411	
– IDENTIFICATION D'AÉRONEFS	7-1
Généralités	7-1
Ballons/Dirigeables	7-2

TABLE DES MATIÈRES (suite)

	PAGE
Planeurs	7-4
Les avions	7-8
L'exploration de l'espace	7-13
Tu voudrais en savoir plus?.....	7-17/7-18
CHAPITRE 8 – OBJECTIF DE RENDEMENT 412 – INSTALLATIONS AÉRONAUTIQUES.....	8-1
Aire d'évolution	8-1
Voies de circulation	8-2
Pistes d'envol	8-2
Tour de contrôle	8-3
Bâtiments et accessoires de l'aéroport	8-4
Marques de l'aérodrome.....	8-5
Équipements aéroportuaires d'urgence et en cas d'écrasement.....	8-7
Vérifie tes connaissances.....	8-8
CHAPITRE 9 – OBJECTIF DE RENDEMENT 415 – STRUCTURES DE LA CELLULE	9-1
Section 1 – Éléments d'un aéronef	9-1
Fuselage	9-2
Plans principaux (ailes)	9-2
Empennage (queue)	9-3
Train d'atterrissage	9-5
Fuseau moteur	9-5
Section 2 – Construction des aéronefs	9-5
Construction à treillis	9-6
Construction monocoque	9-6
Construction semi-monocoque	9-8

TABLE DES MATIÈRES (suite)

	PAGE
Section 3 – L'art du pilotage	9-8
Généralités	9-8
Vérifie tes connaissances	9-9/9-10
CHAPITRE 10 – OBJECTIF DE RENDEMENT 419 – SURVIE POUR ÉQUIPAGE DE VOL	10-1
Section 1 – Introduction	10-1
Généralités	10-1
Section 2 – Entretien de l'équipement et des vêtements	10-2
Vêtements	10-2
Section 3 – Hygiène personnelle	10-4
Entretien des couteaux	10-7
Section 4 – Le feu	10-7
Préparation	10-8
Autres sources de combustible	10-10
Méthodes pour allumer un feu	10-14
Section 5 – Comment disposer des déchets liquides et secs	10-15
Section 6 – Psychologie de la survie	10-15
Sept ennemis de la survie.....	10-17

TABLE DES MATIÈRES (suite)

	PAGE
Section 7 – Autres conseils et suggestions	10-19
L'eau	10-19
Comment éviter la déshydratation	10-19
Plantes comestibles et non comestibles	10-20
Aveuglement causé par la neige	10-21
Confrontation avec des animaux dangereux	10-21
Discipline du camp	10-22
Rations de secours	10-23/10-24
CHAPITRE 11 – OBJECTIF DE RENDEMENT 421 – TIR	11-1
Sécurité au champ de tir	11-1
Entretien et nettoyage	11-5
Ordres et méthodes de champ de tir	11-6
Ordres de sécurité de champ de tir	11-7
Les principes de base du tir	11-8
Charger et décharger la carabine	11-11
Vérifié tes connaissances	11-13/11-14

LISTE DES FIGURES

FIGURE	TITRE	PAGE
1-1	Formation d'une escouade	1-4
1-2	Position garde-à-vous	1-5
1-3	Position en place repos	1-6
1-4	Du garde-à-vous à la position en place repos	1-7
1-5	Position repos	1-8

LISTE DES FIGURES (suite)

FIGURE	TITRE	PAGE
1-6	Salut avec la main, vers l'avant	1-10
1-7	Salut avec la main, vers la droite ou vers la gauche	1-11
1-8	Tourner vers la droite	1-13
1-9	Demi-tour	1-13
1-10	Alignement d'une escouade—intervalle d'un bras	1-15
1-11	Alignement d'une escouade—épaule à épaule	1-16
1-12	Alignement d'une escouade—coude à coude	1-17
1-13	Identification	1-19
1-14	Escouade sur trois rangs—rangs ouverts	1-21
1-15	Quitter les rangs	1-23
1-16	Rejoindre les rangs	1-23
1-17	Porter des objets	1-25
1-18	Enlever sa coiffure	1-25
1-19	Repos, la coiffure à la main	1-26
1-20	Marche au pas cadencé	1-29
1-21	Halte au pas cadencé	1-30
1-22	Marquer le pas au pas cadencé	1-31
1-23	Conversion (vers la droite)	1-33
1-24	Salut en marchant	1-34
1-25	Tête à droite en marchant	1-35
1-26	Formation de la file indienne par l'escouade sur trois rangs	1-38
2-1	Exemple d'organigramme d'un petit escadron	2-4
2-2	Insignes de grades des cadets de l'air	2-8
2-3	Insignes de compétence des cadets de l'air	2-12
2-4	Écussons de qualification (2 feuilles)	2-13
2-5	Écussons de pilotage	2-15
2-6	Écussons de musicien	2-16
2-7	Écusson d'instructeur de musique	2-17
2-8	Écussons de postes particuliers en musique	2-17
2-9	Écussons du Programme d'efficiencia physique des cadets de l'aviation	2-18
2-10	Écussons de premiers soins	2-18
2-11	Écussons du Programme du Duc d'Édimbourg	2-19

LISTE DES FIGURES (suite)

FIGURE	TITRE	PAGE
2-12	Situations de salut	2-24
2-13	Uniforme des cadets de l'air – hiver/été	2-26
2-14	Coiffure et insigne des cadets de l'air	2-28
2-15	Faire un noeud de cravate	2-30
2-16	Laçage des chaussures	2-32
2-17	Cheveux – garçons	2-35
2-18	Cheveux – filles	2-36
2-19	Port des boucles d'oreille	2-36
2-20	Insignes – manche gauche	2-39
2-21	Programme par niveaux de compétence.....	2-42
2-22	Exigences relatives aux cours d'été.....	2-43
2-23	Drapeaux des cadets de l'air	2-44
3-1	La Croix de Saint Georges.....	3-5
3-2	Le Union Jack	3-5
3-3	Le Red Ensign.....	3-6
3-4	Le drapeau actuel du Canada	3-6
4-1	Extension des bras (en appui facial).....	4-4
4-2	Course-navette	4-5
4-3	Redressements partiels assis.....	4-6
4-4	Saut en longueur sans élan	4-7
4-5	Course de 50 m	4-8
4-6	Course d'endurance	4-9
4-7	Tableau des progrès personnels	4-10
4-8	Normes – Extension des bras (en appui facial).....	4-11
4-9	Normes – Course-navette.....	4-12
4-10	Normes – Redressements partiels assis	4-13
4-11	Normes – Saut en longueur sans élan	4-14
4-12	Normes – Course de 50 m	4-15
4-13	Normes – Course d'endurance	4-16
5-1	Guide alimentaire canadien (12 feuilles)	5-2
5-2	Utilisation d'un extincteur	5-14
5-3	Catégories de feux.....	5-15/5-16

LISTE DES FIGURES (suite)

FIGURE	TITRE	PAGE
7-1	Montgolfière	7-3
7-2	Dirigeable.....	7-5
7-3	L'aile volante de Lilienthal	7-5
7-4	Le planeur des frères Wright	7-6
7-5	Planeurs des cadets de l'air	7-7
7-6	Le Flyer III des frères Wright	7-9
7-7	Monoplan, biplan, triplan	7-9
7-8	Le «Spirit of St-Louis»	7-11
7-9	Le Douglas DC-3	7-11
7-10	Le McDonnell F-101 «Voodoo»	7-13
8-1	Aires de mouvement de l'aérodrome	8-1
8-2	Système de marquage des pistes d'envol	8-2
8-3	Éclairage des pistes d'envol	8-3
8-4	Indicateurs de la direction du vent	8-4
8-5	Marques des pistes d'envol	8-5
8-6	Marques de danger sur les pistes d'envol	8-6
8-7	Marques de point d'attente	8-6
9-1	Les éléments de la cellule d'un aéronef	9-1
9-2	Commande des ailerons	9-2
9-3	Commandes du gouvernail	9-3
9-4	Construction de l'empennage	9-4
9-5	Commande du gouvernail de profondeur	9-4
9-6	Construction à treillis	9-6
9-7	Construction monocoque	9-7
9-8	Construction semi-monocoque	9-7
10-1	Plumeau de bois sec	10-10
11-1	Les éléments d'un fusil	11-4
11-2	La position à plat ventre–vue d'en haut	11-9
11-3	La position à plat ventre–vue de côté.....	11-10

401



EXERCICE
MILITAIRE

CHAPITRE 1

OBJECTIF DE RENDEMENT 401

EXERCICE MILITAIRE

SECTION 1

GÉNÉRALITÉS

1. **L'histoire de l'exercice militaire.** À l'origine, l'exercice militaire a été créé pour déplacer les sections d'infanterie durant les batailles. Les troupes devaient pouvoir faire face aux différents flancs pour affronter une nouvelle attaque; pour adopter une formation en carré afin de repousser la cavalerie; ou bien afin de se disposer sur une ligne de feu de deux rangs atteignant ainsi une puissance d'attaque maximum sur l'ennemi. Les troupes devaient faire preuve d'efficacité et de rapidité durant ces mouvements si elles voulaient survivre. En s'exerçant sur le terrain de parade au préalable, elles étaient capables de les appliquer efficacement lors des situations tendues, bruyantes et confuses du champ de bataille. Les exercices rendaient les troupes beaucoup plus efficaces au combat. Ainsi s'est développé l'exercice militaire. On a cependant découvert d'autres avantages à l'enseignement de l'exercice militaire. On s'est rendu compte que c'était une excellente façon de développer la coordination physique, le travail d'équipe et l'esprit d'équipe des soldats.

2. **La raison d'être de l'exercice militaire.** La raison d'être de l'exercice militaire comme élément de la guerre réelle a disparu depuis longtemps. La deuxième valeur a conservé sa pleine importance spécialement dans un escadron de cadets. Il n'existe pas de meilleur moyen de développer l'acuité et l'esprit de corps – qui sont des éléments très importants chez les cadets.

3. **L'exercice militaire peut être amusant.** C'est étonnant, mais l'exercice militaire peut être AMUSANT. Au début, tu peux te sentir maladroit et sans coordination. Ne t'en fais pas, ce sont des sentiments normaux chez tous les cadets qui commencent l'apprentissage de

l'exercice militaire. Tu verras que graduellement mais sûrement tu commenceras à ressentir la satisfaction d'être plus précis dans tes mouvements. En évoluant à titre de membre d'un escadron, pour accomplir ce qui ne peut être fait qu'en équipe, tu commenceras à ressentir de la fierté, envers toi-même et envers ton escadron.

4. Demandant un haut degré de précision et une surveillance étroite, l'exercice militaire bien fait est un entraînement à l'obéissance et à la vigilance. Il situe la norme d'excellence à atteindre pour chaque cadet et pour l'escadron et établit la confiance entre le commandant et le cadet.

5. **Mouvements d'exercice militaire.** Les différents mouvements de marche militaire que tu apprendras durant ta première année sont tirés de l'A-PD-201-000/PT-000, Manuel de l'exercice et du cérémonial des Forces canadiennes. Ton escadron possède sûrement une copie de ce manuel si l'exercice militaire t'intéresse et que tu veux en savoir plus sur le sujet. Les deux prochaines parties du présent chapitre portent sur les mouvements que tu apprendras lors de ta première année d'entraînement.

6. Les informations du présent chapitre sont seulement des références. Tu n'as pas à les lire avant que les mouvements te soient enseignés. Si tu as des questions concernant les leçons d'exercice militaire, n'hésite pas à faire appel à ton instructeur. Si, par la suite, tu as d'autres questions, ou si tu veux seulement te rafraîchir la mémoire à la maison, consulte ce chapitre.



SECTION 2

EXERCICE DE L'ESCOUADE À LA HALTE

PAUSE RÉGLEMENTAIRE

7. Certains mouvements d'exercice militaire exigent que l'on observe une pause réglementaire. Tu devras alors garder la même position, sans bouger, pendant une période de temps précise. Cette pause permet d'effectuer les mouvements avec précision. La pause réglementaire se calcule selon la cadence de la marche rapide (120 pas à la minute). Elle équivaut à deux pas ou 1.5 seconde. Tu apprendras à reconnaître la longueur de la pause normale en écoutant la cadence de la grosse caisse ou les consignes des instructeurs.

FORMATION D'UNE ESCOUADE

8. Peu de temps après leur arrivée à l'escadron, les nouveaux cadets vont apprendre comment se former en escouade. Ces formations sont essentielles pour garder un bon contrôle et garantir l'uniformité pendant tout l'entraînement

9. Au commandement «SUR UN (DEUX) (TROIS) RANG – MARCHE», tu dois :

- a. adopter la position garde-à-vous;
- b. observer la pause réglementaire (15 seconde); et
- c. partir du pied gauche et marcher vers l'instructeur.

10. Le premier cadet à rejoindre l'instructeur s'arrêtera à trois pas en face de l'instructeur et les autres iront couvrir ce cadet, du rang avant au rang arrière et/ou se former à sa gauche à un intervalle d'une longueur de bras.

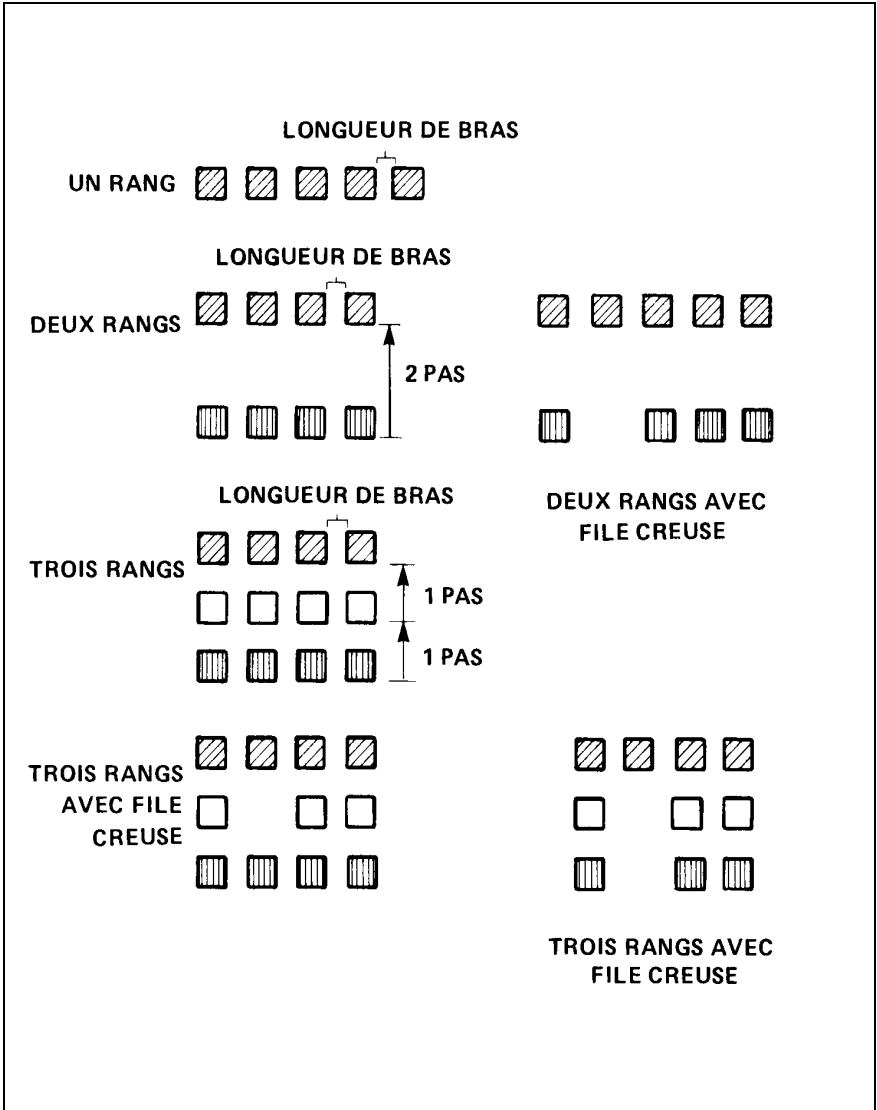


Figure 1-1 Formation d'une escouade

POSITION GARDE-À-VOUS

11. La position garde-à-vous te prépare à recevoir un commandement. La précision est un facteur très important parce que c'est dans cette position que les cadets et les officiers s'adressent à un supérieur.

12. La position garde-à-vous se détaille comme suit :

- a. talons ensemble et alignés;
- b. pointe des pieds tournée vers l'extérieur en formant un angle de 30 degrés;
- c. corps bien équilibré et poids réparti également sur les deux pieds;
- d. épaules droites et perpendiculaires à l'avant;

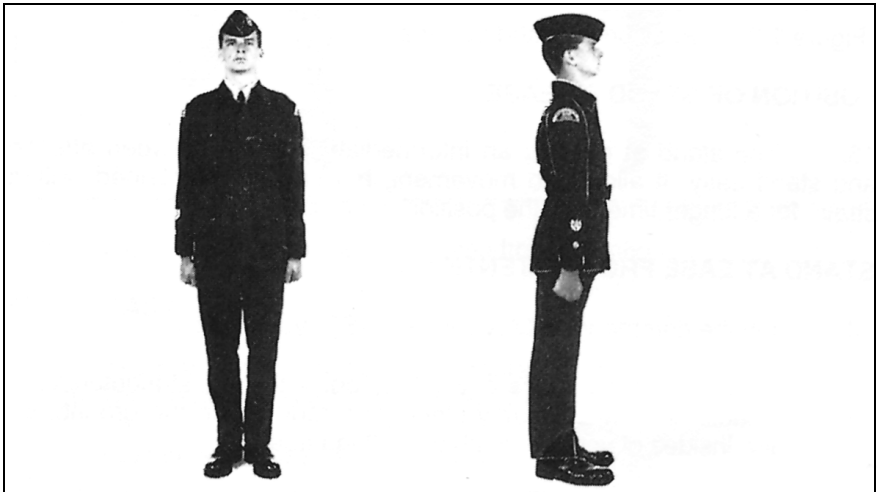


Figure 1-2 Position garde-à-vous

- e. bras baissés, aussi droits que le permet leur position naturelle, coudes et poignets au corps;
- f. poignets droits et revers de la main tourné vers l'extérieur;
- g. doigts en ligne et refermés sur la paume de la main, pouce appuyé sur l'index à la deuxième jointure, pouce et revers des doigts touchant légèrement la cuisse et pouce aligné sur la couture du pantalon; et
- h. tête droite, cou appuyé sur l'arrière du col, les yeux fixés directement vers l'avant.

13. Aucune partie du corps ne doit être tendue quand tu es au garde-à-vous. Cette tension inutile ne ferait qu'ajouter à l'inconfort de la position; essaie de te détendre tout en restant au garde-à-vous. Les muscles ne devraient pas être tendus, mais simplement maintenus dans cette posture.

POSITION EN PLACE REPOS

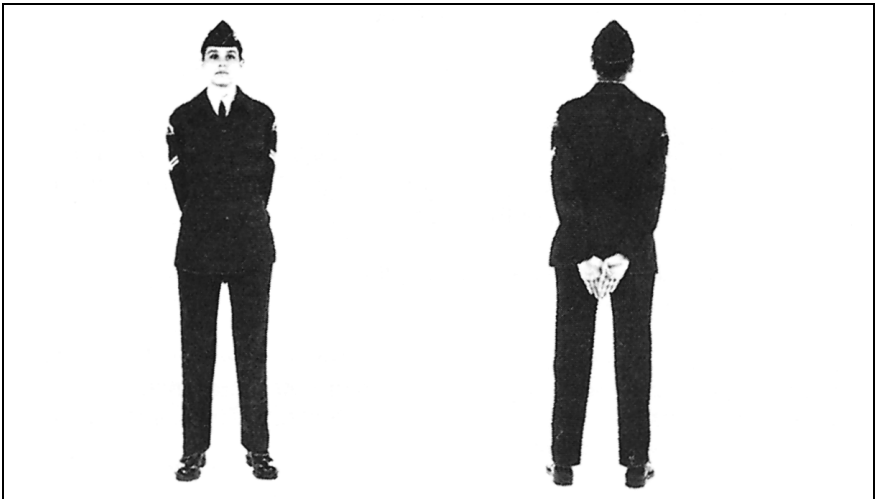


Figure 1-3 Position en place repos

14. La position «en place repos» est intermédiaire entre le garde-à-vous et le repos. Elle ne permet pas de bouger, mais peut être maintenue, sans tension, plus longtemps que le garde-à-vous.

DU GARDE-À-VOUS À LA POSITION EN PLACE REPOS

15. Au commandement «EN PLACE REPOS» :

- a. fléchis le genou gauche, écarte le pied gauche vers la gauche, redresse la jambe à une cadence accélérée et pose le pied rapidement à plat sur le sol, l'intérieur du talon gauche à 25 cm (10 po) de celui du talon droit;
- b. en même temps, d'un geste rapide, place tes bras derrière le dos en les tendant à pleine extension, le dos de la main droite dans la paume de la main gauche, les pouces croisés, le droit par dessus le gauche, les doigts ensemble et pointés vers le sol; et

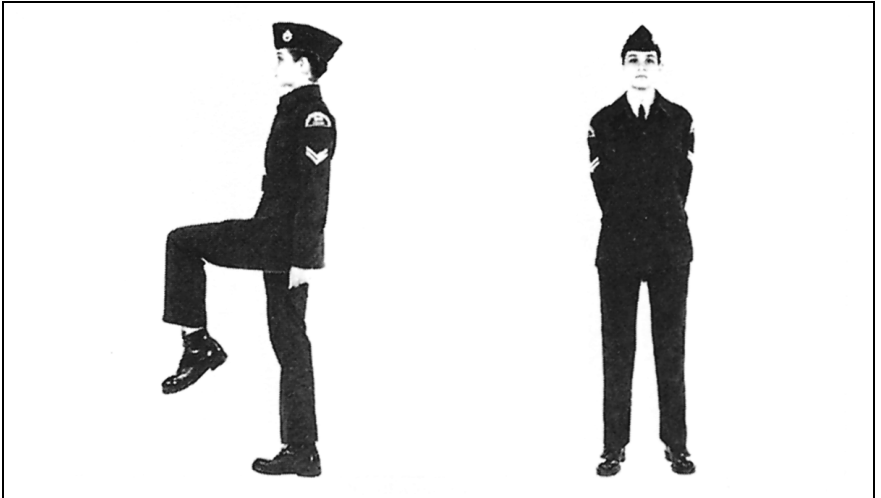


Figure 1-4 Du garde-à-vous à la position en place repos

- c. le poids de ton corps doit être réparti également sur les deux pieds.

16. Tu remarqueras que l'expression «fléchir le genou gauche (droit)» est utilisée partout dans ce chapitre et dans les chapitres d'exercice militaire des autres manuels. Cette expression signifie que le genou doit être plié de façon que le pied soit pendant selon son angle naturel, la pointe du pied étant dirigée vers le bas à 15 cm (6 po) du sol et directement sous le genou.

REPOS

17. Le commandement «Repos» est donné afin de permettre à l'escouade de se détendre. Ce commandement ne peut être donné que lorsque l'escouade est à la position en place repos.

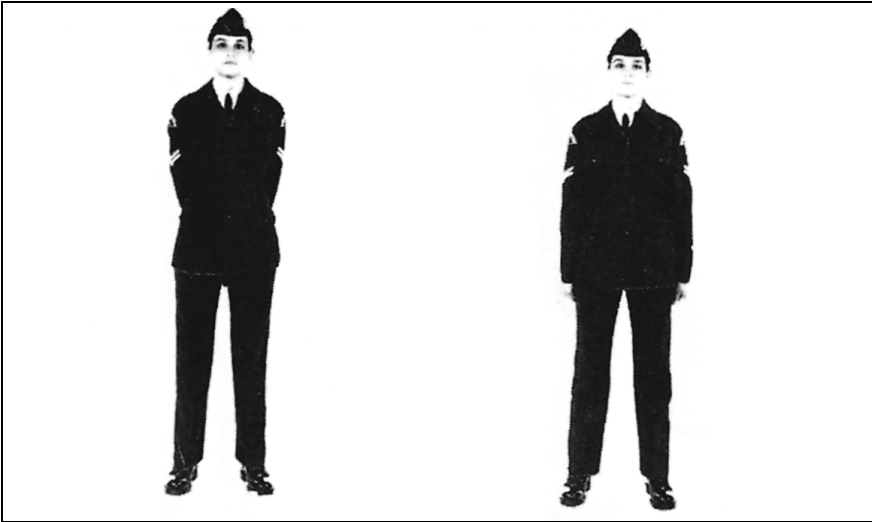


Figure 1-5 Position repos

18. Au commandement «REPOS» tu dois :
- a. fermer les mains en ramenant les bras sur les côtés comme au garde-à-vous;
 - b. faire une pause RÉGLEMENTAIRE; et
 - c. te détendre
19. À la position repos, il est permis de mettre de l'ordre dans sa tenue et son équipement, mais il ne faut pas bouger les pieds ni parler.

DE LA POSITION REPOS À LA POSITION EN PLACE REPOS

20. Au commandement «ESCOUADE», tu dois adopter la position en place repos.

DE LA POSITION EN PLACE REPOS AU GARDE-À-VOUS

21. Au commandement «GARDE-À-VOUS», tu dois :
- a. fléchir le genou gauche et étendre rapidement la jambe gauche mettant le pied gauche de façon énergique près du pied droit, à la position garde-à-vous, le bout du pied en premier, puis le talon, en gardant les talons en ligne; et
 - b. en même temps, d'un mouvement rapide, ramener les bras et les mains à la position garde-à-vous.

SALUT À LA HALTE

22. Le salut se fait toujours de la main droite. Quand un cadet est incapable de saluer parce qu'il porte des objets, le salut se fait en tournant la tête et les yeux vers la gauche ou la droite, ou en se tenant au garde-à-vous, selon le cas.

23. Le salut se fait en deux mouvements, levée et descente. Au commandement, «SALUT VERS L'AVANT – SALUEZ», tu dois :

- a. fléchir le coude droit et ouvrir la paume de la main droite; et
- b. amener la main droite par le plus court chemin au coin extérieur du sourcil droit, de telle sorte que :
 - (1) la paume de la main est tournée vers le bas;
 - (2) le pouce et les doigts sont à pleine extension et ensemble;
 - (3) le bout du deuxième doigt effleure le coin extérieur du sourcil droit;
 - (4) la main, le poignet et l'avant-bras forment une ligne droite;
 - (5) le coude est en ligne droite avec les épaules; et
 - (6) la partie supérieure du bras est parallèle au sol.

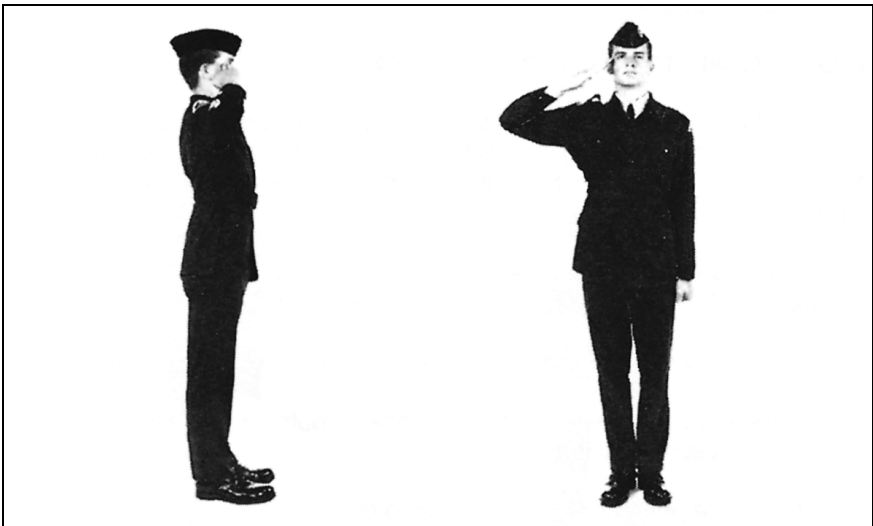


Figure 1-6 Salut avec la main, vers l'avant

24. Ces étapes constituent le mouvement montant du salut. Le salut est maintenu en observant la pause réglementaire. Le mouvement descendant est ensuite exécuté en ramenant rapidement la main et le bras à la position garde-à-vous en prenant le plus court chemin, sans frapper la cuisse. La main se referme lorsque l'avant-bras est abaissé sous le niveau de l'épaule.

25. Il arrive qu'il soit nécessaire de saluer vers la gauche ou vers la droite. En recevant le commandement «VERS LA DROITE (GAUCHE) – SALUEZ», on doit exécuter les mêmes mouvements que pour le salut vers l'avant, sauf que :

- a. la tête et les yeux tournent rapidement vers la droite (gauche) aussi loin que possible sans effort excessif;

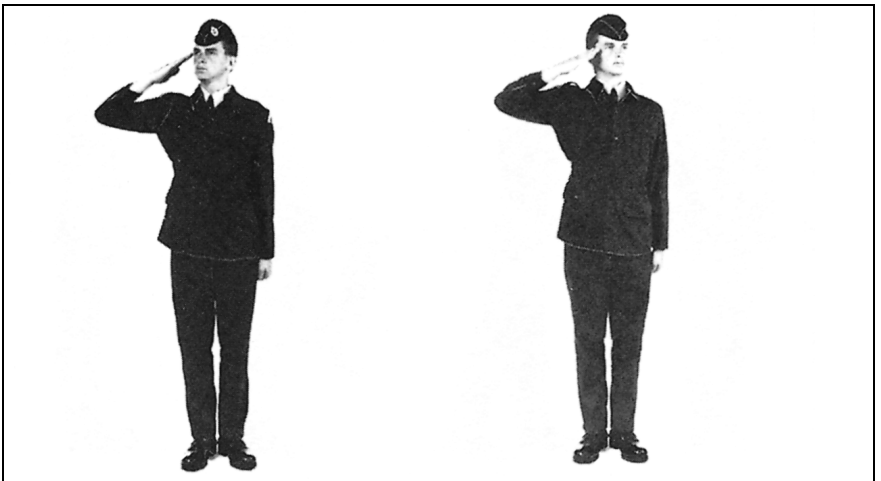


Figure 1-7 Salut avec la main, vers la droite ou vers la gauche

- b. en saluant vers la gauche, la main droite, le poignet et le bras sont amenés vers la gauche, de façon à atteindre la bonne position en ligne droite avec l'extrémité du sourcil droit; et
- c. en saluant vers la droite, le bras est ramené vers l'arrière. Le bout du deuxième doigt demeure en ligne droite avec l'extrémité du sourcil droit.

26. En finissant de saluer, après la pause réglementaire, on ramène rapidement la main à la position garde-à-vous et, au même moment, on tourne vivement la tête vers l'avant.

TOURNER ET OBLIQUER À LA HALTE

27. On tourne ou on oblique pour changer de direction; on peut tourner de 90 degrés à gauche ou à droite, faire un demi-tour de 180 degrés ou obliquer de 45 degrés vers la droite ou vers la gauche.

28. Au commandement «À DROITE – TOURNEZ», il faut garder les genoux droits, les bras aux côtés et le corps droit, et tourner de 90 degrés vers la droite en pivotant sur le talon droit et la pointe du pied gauche. Une fois cette partie du mouvement achevée, le poids du corps repose sur le pied droit, et la jambe gauche est tendue, talon légèrement soulevé. Dans la deuxième partie du mouvement, on fléchit le genou gauche, on le redresse vivement et on place rapidement le pied gauche à côté du pied droit de façon à revenir à la position garde-à-vous. La pause réglementaire est observée entre les deux parties du mouvement.

29. Au commandement «DEMI-TOUR – TOURNEZ», il faut suivre les mêmes indications que pour tourner à droite, sauf que le mouvement est de 180 degrés. On maintient l'équilibre en raidissant les jambes et en serrant les cuisses.

30. Au commandement «À DROITE – OBLIQUEZ», on suit les mêmes indications que pour tourner à droite, sauf que le mouvement est seulement de 45 degrés.

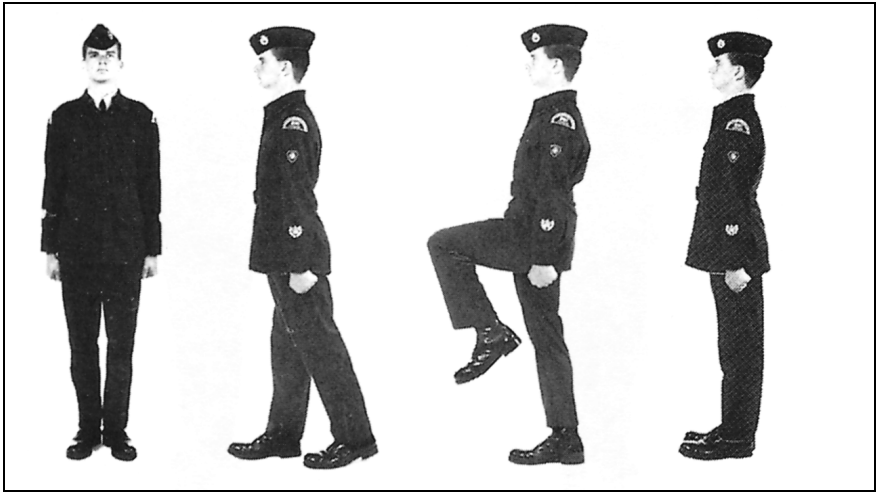


Figure 1-8 Tourner vers la droite

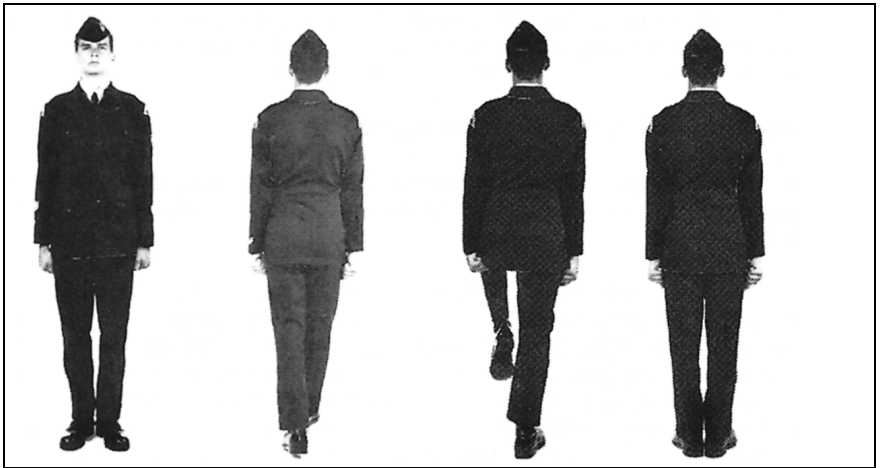


Figure 1-9 Demi-tour

31. Au commandement «À GAUCHE – TOURNEZ», on suit les mêmes indications que pour tourner à droite, sauf que le mouvement des pieds et la direction sont inversés.

32. Au commandement «À GAUCHE – OBLIQUEZ», on suit les mêmes indications que pour tourner à gauche, sauf que le mouvement est seulement de 45 degrés.

ALIGNEMENT D'UNE ESCOUADE

33. Une escouade est alignée pour avoir une apparence nette et bien ordonnée. L'alignement fait en sorte qu'il y a une distance raisonnable entre chaque cadet du rang avant au rang arrière et de la file de gauche à la file de droite. Deux commandements sont utilisés pour aligner une escouade. Le premier est «PAR LA DROITE – ALIGNEZ», qui est exécuter en trois mouvements successifs entrecoupés par la pause réglementaire. Le deuxième commandement est «FIXE», qui est exécuté en un seul mouvement.

34. Au commandement «PAR LA DROITE – ALIGNEZ» :

- a. le cadet placé à droite du rang avant reste immobile;
- b. les autres font un pas en avant de 40 cm (15 po) en lançant le pied gauche et en fléchissant le genou droit, et reviennent à la position garde-à-vous;
- c. pause réglementaire;
- d. les cadets de la file de droite demeurent immobiles;
- e. les autres tournent la tête et les yeux vers la droite aussi loin que possible sans faire d'effort excessif;
- f. simultanément, les cadets du rang avant, sauf celui qui est à droite, lancent le bras droit à pleine extension à la hauteur et en arrière de l'épaule du cadet. La main est fermée comme à la position garde-à-vous, l'extérieur de la main vers le haut et le bras parallèle au sol;

- g. pause réglementaire;
- h. le cadet de droite du rang avant reste immobile; et
- j. les autres cadets prennent le bon alignement et la bonne distance en faisant des petits pas rapides jusqu'à ce qu'ils soient dans la bonne position. Il faut commencer le mouvement du pied gauche.

35. Pour bien s'aligner, chaque cadet de l'escouade, sauf celui de droite, se place de façon à ne voir que la partie inférieure du visage du deuxième cadet à sa droite. On couvre correctement le cadet d'en avant en jetant un coup d'oeil sans remuer la tête. Le bon intervalle est atteint lorsque la main refermée touche l'épaule gauche du cadet de droite.



Figure 1-10 Alignement d'une escouade – intervalle d'un bras

36. Au commandement «FIXE», on ramène vivement la tête et les yeux vers l'avant et on replace le bras droit d'un geste énergique à la position garde-à-vous sans frapper la cuisse.

37. Au commandement «PAR LA DROITE, ÉPAULE À ÉPAULE – ALIGNEZ», l'alignement se fait comme pour l'alignement par la droite, sauf que les bras ne sont pas levés et que l'alignement se fait sans intervalle à bout de bras.



Figure 1-11 Alignement d'une escouade – épaule à épaule

38. Au commandement «PAR LA DROITE COUDE À COUDE, ALIGNEZ». on procède comme pour l'alignement par la droite, mais il faut :

- a. placer la main droite sur la hanche;
- b. garder les doigts ensemble et pointés vers le bas;
- c. placer le pouce en arrière;
- d. garder le coude droit sur le côté; et
- e. toucher le cadet de droite avec la pointe du coude.



Figure 1-12 Alignement d'une escouade – coude à coude

39. Il arrive que l'escouade reçoive le commandement de s'aligner vers la gauche. Dans ce cas, les mouvements sont les mêmes que pour l'alignement vers la droite, sauf que la tête et les yeux sont tournés vers la gauche et que le bras gauche est levé. Le cadet de gauche demeure immobile.

FAIRE L'APPEL

40. Au commandement «GARDE-À-VOUS – REPONDEZ À L'APPEL, EN PLACE – REPOS», adopté la position en place repos. En entendant ton nom, tu dois te mettre au garde-à-vous et répondre d'une des façons suivantes :

- a. «Monsieur» ou «Madame» si l'appel est fait par un officier ou un adjudant;
- b. «Sergent de section», «Sergent» ou «Caporal» si l'appel est fait par une personne de ces grades; ou
- c. «Présent» si la personne faisant l'appel est d'un grade inférieur à celui de caporal.

41. Lorsque l'appel se fait sous la surveillance d'une personne supérieure en grade à la personne qui fait l'appel, il faut répondre selon le grade du surveillant.

42. On doit revenir à la position en place repos après avoir répondu à l'appel, en n'oubliant pas de respecter la pause réglementaire entre les mouvements.

NUMÉROTAGE

43. Le numérotage permet de désigner un cadet dans l'escouade et de déterminer le nombre de cadets présents au rassemblement.

44. Au commandement «ESCOUADE – NUMÉROTEZ», seuls les cadets du rang avant se numérotent les uns après les autres à partir de la droite, le premier cadet de droite répondant UN, le suivant DEUX, et ainsi de suite. La tête et les yeux restent immobiles. Aucune pause n'est observée entre les numéros.

45. Les cadets des rangs du centre et arrière déterminent leur numéro d'après celui du cadet qui est devant eux.

46. Si une erreur de numérotage se produit, le commandement «AU TEMPS» suivi du dernier bon numéro prononcé, est donné. Le cadet ainsi interpellé répète le numéro et le numérotage continue. L'instructeur peut donner le commandement «AU TEMPS, ESCOUADE – NUMÉROTEZ». Dans ce cas, l'escouade recommence le numérotage du début.

IDENTIFICATION

47. L'identification permet aux membres de l'escouade de s'identifier. Tu dois apprendre à t'identifier pour que l'instructeur sache que tu as une question à poser.

48. Au commandement «NUMÉROS __, __, __, VÉRIFICATION», les cadets désignés lèvent l'avant-bras gauche de façon à ce qu'il soit

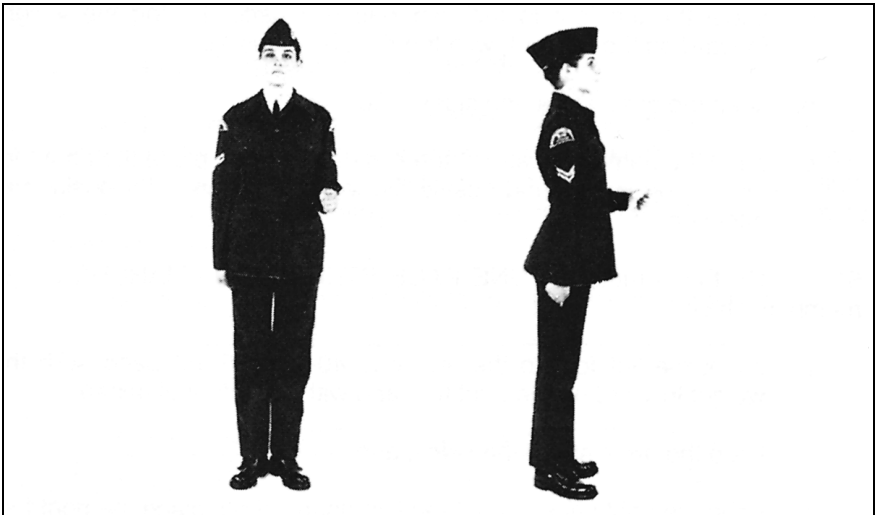


Figure 1-13 Identification

parallèle au sol, en gardant le bras gauche près du corps et la main fermée comme à la position garde-à-vous.

49. Au commandement «GARDE-À-VOUS» les cadets qui se sont identifiés reprennent la position garde-à-vous.

PAS EN AVANT ET PAS EN ARRIÈRE

50. Quand l'escouade fait des pas en avant ou en arrière :

- a. Le mouvement se fait au pas cadencé; et
- b. Les bras demeurent immobiles aux côtés.

51. Au commandement «UN PAS EN AVANT – MARCHÉ» les membres de l'escouade doivent :

- a. lancer le pied gauche en avant et faire un pas de 40 cm (15 po), en appuyant le poids du corps sur le pied gauche et en soulevant le talon droit;
- b. garder les bras immobiles aux côtés; et
- c. fléchir le genou droit, le redresser rapidement, ramener vivement le pied droit au sol à côté du pied gauche et reprendre la position garde-à-vous.

52. Au commandement «UN PAS EN ARRIÈRE – MARCHÉ», les membres de l'escouade doivent :

- a. lancer le pied gauche en arrière en faisant un pas de 40 cm (15 po), en appuyant le poids du corps sur le pied droit et en soulevant légèrement le talon gauche;
- b. garder les bras immobiles aux côtés; et
- c. fléchir le genou droit, le redresser rapidement, ramener vivement le pied droit au sol à côté du pied gauche et reprendre la position garde-à-vous.

53. La cadence des mouvements indiqués ci-dessus est la suivante :
- pour un pas : un-deux;
 - pour deux pas : un, un-deux; et
 - pour trois pas : un, un, un-deux.

OUVRIR LES RANGS

54. La façon d'ouvrir les rangs est la suivante :
- le rang avant avance de trois pas de 40 cm (15 po) et le rang arrière recule de trois pas de 40 cm (15 po) tandis que le rang du centre demeure immobile;
 - le rythme observé est celui du pas cadencé; et
 - les bras demeurent immobiles aux côtés.

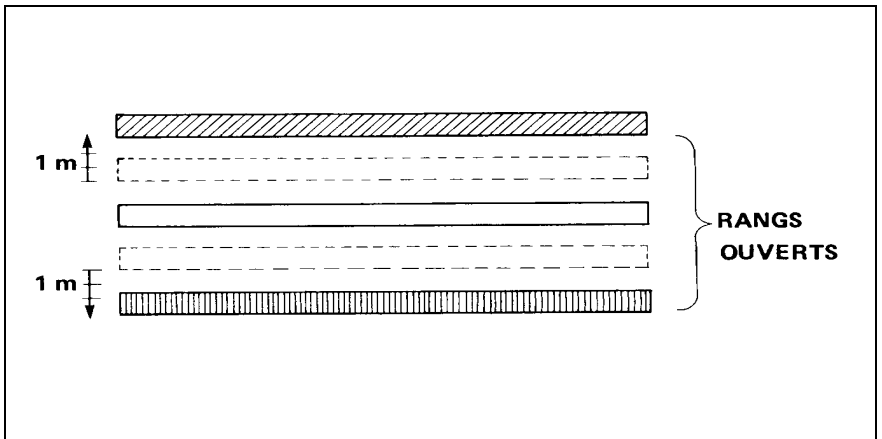


Figure 1-14 Escouade sur trois rangs – rangs ouverts

55. Au commandement «OUVREZ LES RANGS – MARCHÉ», l'escouade exécute la manoeuvre comme pour le mouvement trois pas en avant ou trois pas en arrière, le dernier mouvement consistant à fléchir le genou droit et à le redresser au rythme du pas cadencé, et à ramener le pied droit vivement au sol à côté du pied gauche pour revenir à la position garde-à-vous.

56. La cadence appropriée s'obtient en comptant : un, un, un-deux.

FERMER LES RANGS

57. Au commandement «FERMEZ LES RANGS – MARCHÉ», l'escouade exécute les mêmes mouvements que pour ouvrir les rangs, mais en sens inverse.

QUITTER LES RANGS

58. Le commandement «ROMPEZ LES RANGS» se donne quand un cadet est appelé hors de l'escouade.

59. Au commandement «ROMPEZ LES RANGS», le cadet appelé se met au garde-à-vous se rend sur le flanc droit de l'escouade en passant devant le rang qu'il occupe, et se dirige dans la direction voulue.

REJOINDRE LES RANGS

60. Au commandement «REJOIGNEZ LES RANGS», le cadet désigné se rend sur le flanc gauche de l'escouade et reprend sa position en passant derrière le rang qu'il occupait précédemment, converge vers sa position originale et s'arrête. Il s'aligne et demeure au garde-à-vous ou adopte la position en place repos selon le cas.

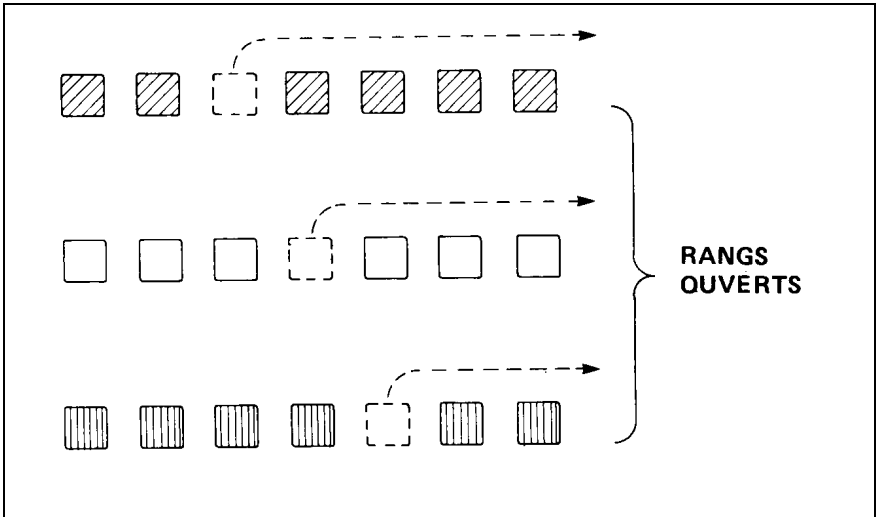


Figure 1-15 Quitter les rangs

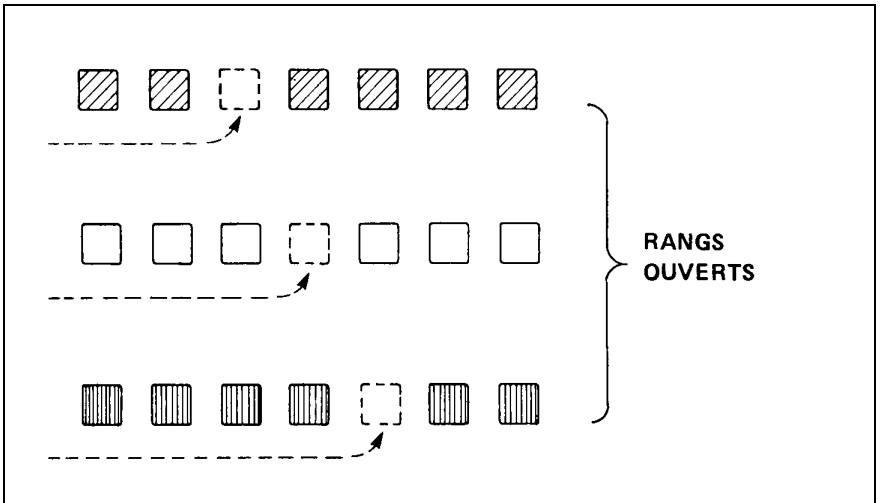


Figure 1-16 Rejoindre les rangs

ROMPRE LES RANGS

61. Le commandement «ROMPEZ» signifie la fin d'un rassemblement, d'une période d'instruction, etc. L'escouade doit être en ligne et au garde-à-vous lorsque l'ordre de rompre les rangs est donné.

62. Au commandement «ROMPEZ», les membres de l'escouade doivent :

- a. tourner à droite;
- b. observer la pause réglementaire;
- c. saluer si un officier est présent au rassemblement;
- d. observer la pause réglementaire; et
- e. quitter le terrain de rassemblement individuellement au pas cadencé et sans parler.

PORTER DES OBJETS

63. Si l'on transporte un objet, il faut le porter dans la main gauche. Si l'on porte un objet en marchant on ne balance pas le bras gauche.

ENLEVER SA COIFFURE

64. L'ordre de se découvrir peut se donner lorsque la coutume l'exige, p. ex. : lors des services religieux à l'extérieur, pendant la bénédiction des drapeaux, ou lorsqu'on désire honorer un dignitaire en le saluant d'un triple hurra.

65. Au commandement «DÉCOUVREZ-VOUS», il faut ramener la main droite sur le devant de son calot par le plus court chemin, et saisir le devant du calot au centre entre le pouce et les doigts. On observe alors la pause réglementaire. En gardant le bras droit replié on ramène le bras au côté droit du corps on laisse l'avant-bras parallèle au sol, et on appuie la main droite au centre du corps. Tout en gardant en main la pointe du calot, il faut que le calot dépasse les doigts.

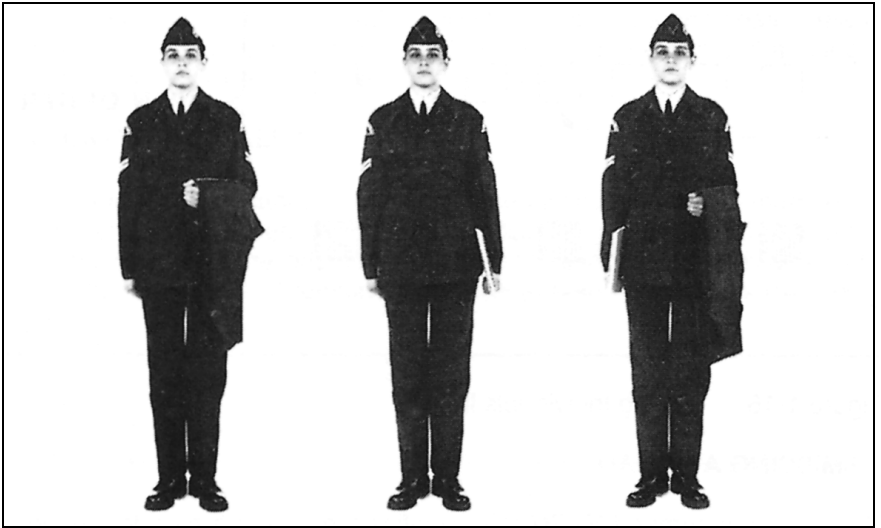


Figure 1-17 Porter des objets

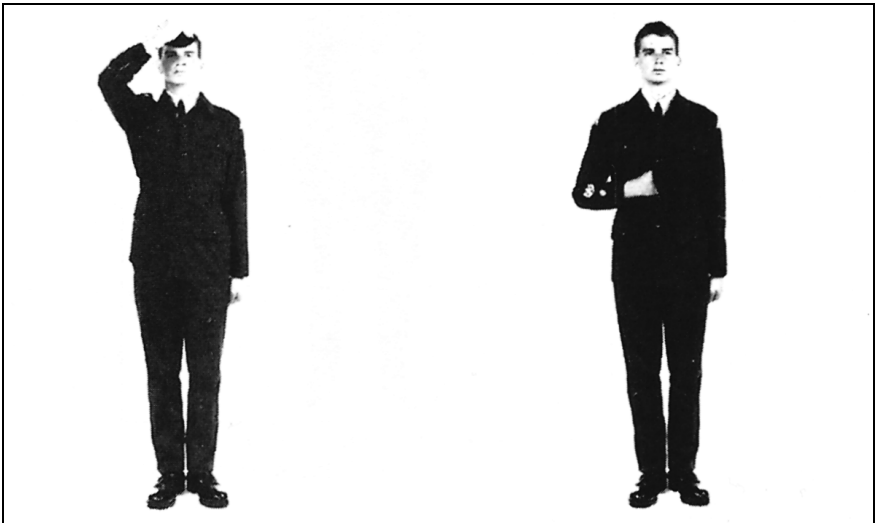


Figure 1-18 Enlever sa coiffure

EN PLACE REPOS, LA COIFFURE À LA MAIN

66. Au commandement «EN PLACE REPOS», tu dois adopter la position en place repos comme lors du transport d'articles, sauf que la main et le bras droits garderont le calot dans la position décrite pour le garde-à-vous.

REPOS, LA COIFFURE À LA MAIN

67. Au commandement «REPOS», les membres de l'escouade doivent étendre le bras droit le long du corps, la coiffure tendue au bout de la main et en ligne droite et après avoir observé la pause réglementaire, se détendre.

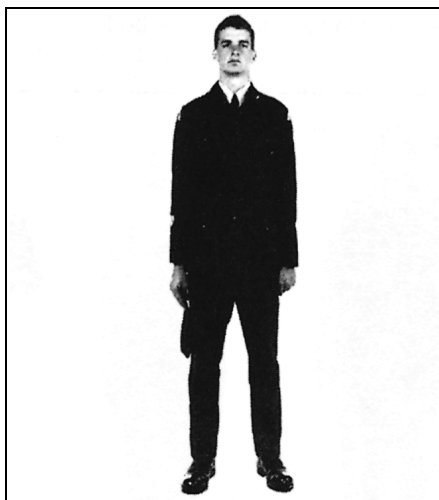


Figure 1-19 Repos, la coiffure à la main

REMETTRE SA COIFFURE

68. Au commandement «COUVREZ-VOUS», tu dois remettre ton calot avec la main droite, observer la pause réglementaire et reprendre la position garde-à-vous, en ramenant le bras droit au côté droit du corps.

SECTION 3**EXERCICE DE L'ESCOUADE EN MARCHÉ****COMMANDEMENTS D'EXERCICE EN MARCHÉ**

69. Les mouvements d'exercice militaire en marche sont toujours précédés d'un commandement qui est donné alors qu'un pied bien précis touche le sol. Il est important de savoir sur quel pied ces commandements te seront donnés afin que tu puisses effectuer les mouvements correctement, que ce soit individuellement ou comme membre d'une escouade. Le tableau ci-dessous indique sur quel pied sont donnés les commandements d'exercice en marche qu'il te faudra connaître d'ici la fin du niveau un d'entraînement.

MOUVEMENTS D'EXERCICE	PIED
HALTE AU PAS CADENCÉ	GAUCHE
PAS ALLONGÉ ET PAS RACCOURCI	GAUCHE
RETOUR AU PAS CADENCÉ	DROIT
MARQUER LE PAS	DROIT
VERS L'AVANT	GAUCHE
LE SALUT EN MARCHÉ	GAUCHE
TÊTE À DROITE ET À GAUCHE	GAUCHE
FORMATION DE FILE INDIENNE EN MARCHÉ	DROITE
RETOUR SUR TROIS RANGS DEPUIS LA FILE INDIENNE	DROITE

MARCHE ET HALTE AU PAS CADENCE

70. En marchant au pas cadencé, tu dois te tenir le corps droit, la tête et les yeux fixés vers l'avant, et garder l'attitude du garde-à-vous.

71. Au commandement «PAS CADENCÉ – MARCHE», tu dois :

- a. lancer le pied gauche en avant en faisant un pas de 40 cm (15 po) et en soulevant la pointe du pied;
- b. poser le talon à terre le premier en gardant la pointe du pied directement vers l'avant;
- c. simultanément, balancer le bras droit directement vers l'avant et le bras gauche vers l'arrière jusqu'à la hauteur de la taille.
- d. continuer de marcher en faisant des pas de 80 cm (30 po) chacun;
- e. avancer les jambes l'une après l'autre en ligne droite; et
- f. balancer les bras successivement vers l'avant en ligne droite, à partir des épaules, et de l'avant vers l'arrière en gardant les mains fermées dans la position garde-à-vous.

72. Si l'instructeur le demande, il pourra arriver que tu balances les bras jusqu'à la hauteur de la poche de poitrine au lieu de la hauteur de la ceinture.

73. Avant le commandement «PAS CADENCÉ – MARCHE», la personne qui commande va habituellement dire : «PAR LA GAUCHE (LE CENTRE LA DROITE)». Cette phrase est une instruction qui t'est donnée. Si tu entends, p. ex. «PAR LA DROITE» tu dois comprendre que l'alignement de l'escouade doit se faire sur le rang de droite. En d'autres mots tu devrais regarder du coin de l'oeil vers la personne à ta droite pour t'assurer de conserver la bonne distance entre les rangs.

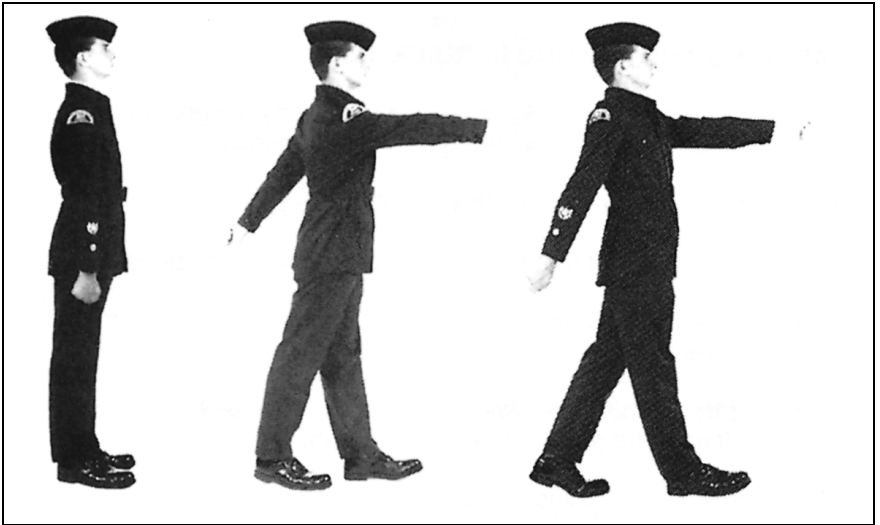


Figure 1-20 Marche au pas cadencé

74. Au commandement «ESCOUADE – HALTE», tu dois :
- a. arrêter le mouvement vers l'avant en plaçant le pied droit à plat au sol, en utilisant le talon comme frein;
 - b. ramener le bras gauche vers l'avant et le bras droit vers l'arrière;
 - c. faire un pas de 40 cm (15 po) avec le pied gauche, le plaçant plat au sol;
 - d. balancer le bras droit vers l'avant et le bras gauche vers l'arrière;
 - e. fléchir le genou et le redresser en cadence accélérée; et
 - f. en même temps, ramener le bras le long du corps le plus rapidement possible et reprendre la position garde-à-vous.

75. La cadence pour la halte est un, un-deux.

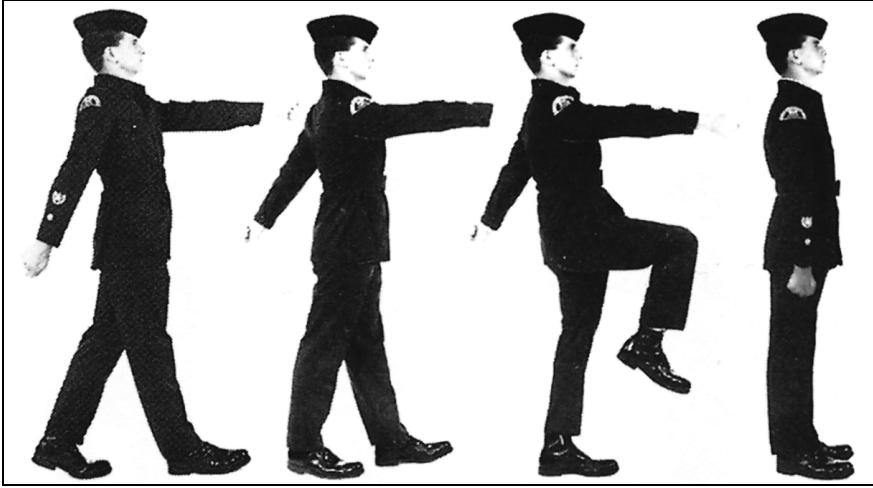


Figure 1-21 Halte au pas cadencé

MARQUER LE PAS, AVANCER ET S'ARRÊTER AU PAS CADENCÉ

76. Le rythme est le même pour marquer le pas au pas cadencé et pour marcher au pas cadencé.

77. Au commandement «MARQUEZ LE PAS» tu dois :

- a. faire un pas de 40 cm (15 po) avec le pied gauche, posant le pied à plat sur le sol;
- b. ramener le pied droit vers le pied gauche sans fléchir la jambe et sans effleurer le sol;
- c. simultanément, abaisser le bras droit et ramener le bras gauche de l'arrière, et adopter la position garde-à-vous;

- d. fléchir le genou gauche;
- e. poser la pointe du pied au sol avant le talon au moment où la jambe est abaissée; et
- f. continuer à marquer le pas jusqu'à ce que soit donné le commandement «VERS L'AVANT» ou «HALTE».

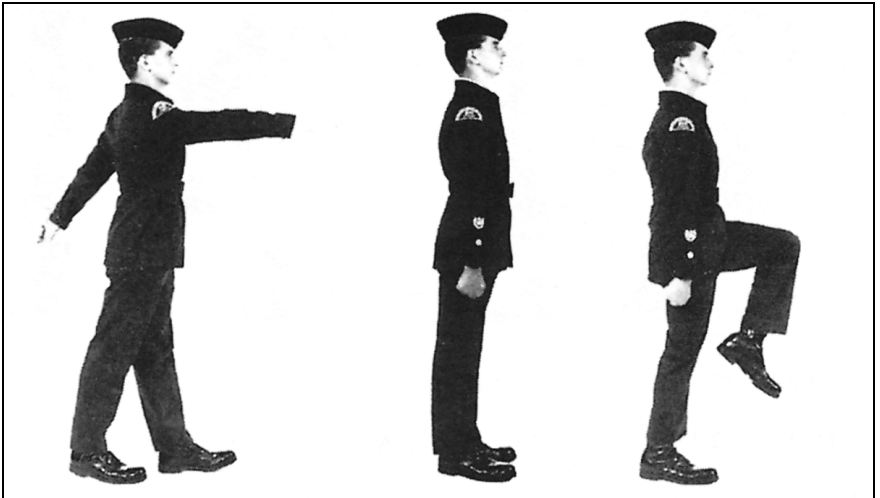


Figure 1-22 Marquer le pas au pas cadencé

78. Au commandement «VERS L'AVANT», tu dois :
- a. redresser la jambe droite et adopter la position garde-à-vous;
 - b. lancer le pied gauche vers l'avant en faisant un pas de 40 cm (15 po); et
 - c. continuer à marcher au pas cadencé en balançant le bras droit vers l'avant et le bras gauche vers l'arrière.

79. Au commandement «ESCOUADE – HALTE», tu dois :
- a. marquer le pas une fois de plus avec le pied droit;
 - b. marquer le pas une fois de plus avec le pied gauche; et
 - c. redresser la jambe droite au rythme du pas cadencé et adopter la position garde-à-vous.
80. La cadence pour la halte est un, un-deux.

CONVERSION

81. La conversion est un mouvement utilisé pour que l'escouade change de direction sans tourner à gauche ou à droite.

82. Au commandement «VERS LA DROITE – DROITE», les trois cadets de la file de tête effectuent un mouvement de rotation équivalent au quart de la circonférence d'un cercle, réalisant ainsi un changement de direction de 90 degrés.

83. Les cadets du flanc intérieur raccourcissent le pas tandis que les cadets du flanc extérieur allongent le pas sans changer la vitesse (cadence) de leurs pas.

84. Après avoir effectué une conversion de 90 degrés, la file de tête avance dans la nouvelle direction et reprend une longueur de pas normale. Lorsque la conversion est complétée, l'instructeur (ou le surveillant) annonce le flanc de direction en donnant l'ordre «PAR LA DROITE (GAUCHE)».

85. Les files suivantes manoeuvrent de la façon décrite aux paragraphes 82, 83 et 84.

86. L'alignement se maintient en jetant un coup d'oeil vers le flanc intérieur au moment de la conversion tout en gardant la tête bien droite.

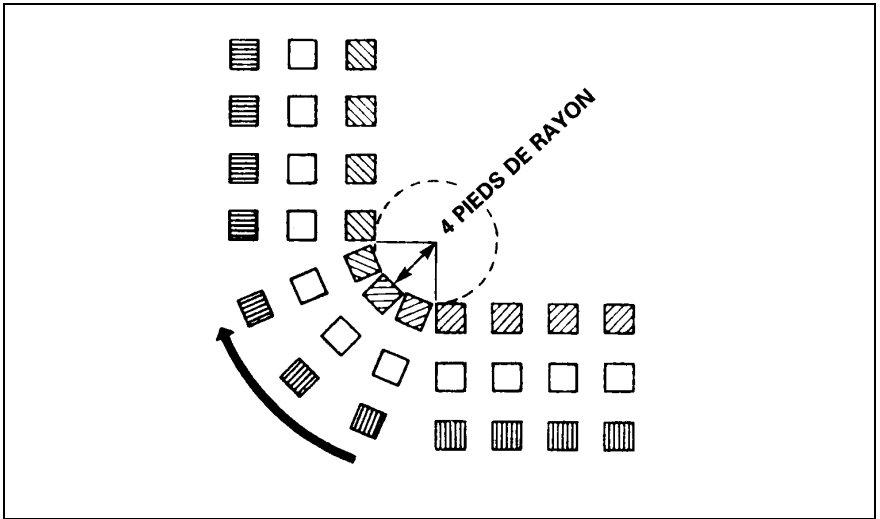


Figure 1-23 Conversion (vers la droite)

87. Si l'escadron reçoit l'ordre de s'arrêter ou de marquer le pas lorsqu'une partie seulement de l'escouade a complété le mouvement de conversion, l'escouade demeure dans cette position à moins que le commandement «FILES ARRIÈRE – COUVREZ» ne soit donné. À ce commandement, les files arrière s'alignent sur celles qui font face dans la nouvelle direction.

88. Il peut être nécessaire parfois que le mouvement de conversion soit de moins de 90 degrés. Le commandement «VERS L'AVANT» doit alors être donné au moment où la file de tête fait face à la direction voulue.

SALUT EN MARCHANT

89. Les mouvements du salut vers l'avant ou vers le côté s'exécute de la façon décrite aux paragraphes 22 à 26 du présent chapitre.

90. Lorsque les cadets saluent en marchant, ils doivent commencer le salut cinq pas avant de croiser un officier, regarder l'officier droit dans les yeux en tournant la tête dans la direction appropriée et cesser de saluer après l'avoir dépassé d'un pas. Cette façon de faire permet à l'officier de rendre le salut avant que le cadet soit passé.

91. Au commandement «SALUT VERS L'AVANT (GAUCHE) (DROITE) – SALUEZ» tu dois :

- a. faire un pas de 80 cm (30 po) du pied droit;
- b. balancer le bras gauche vers l'avant et le bras droit vers l'arrière;
- c. faire un pas de 80 cm (30 po) du pied gauche;
- d. ramener le bras gauche au côté;
- e. ramener le bras droit au côté et saluer d'un seul mouvement continu. Pendant le salut, la tête est tournée vers la droite (gauche) aussi loin que possible sans effort excessif;

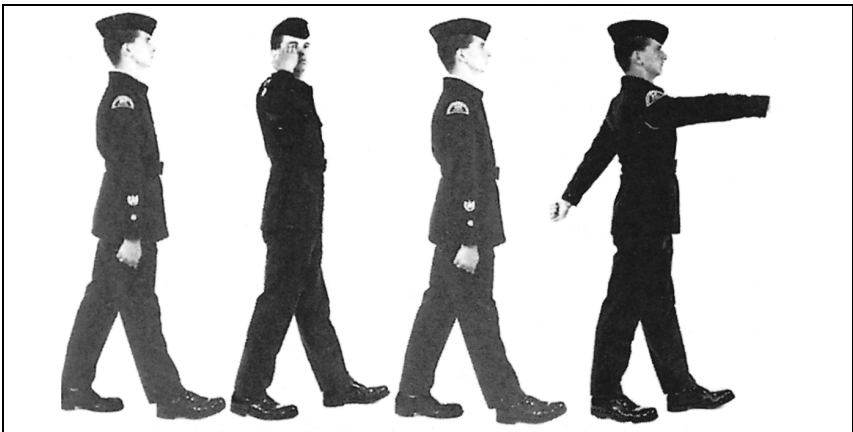


Figure 1-24 Salut en marchant

- f. faire quatre pas de 80 cm (30 po) au pas cadencé, en terminant le pied gauche en avant;
- g. faire un pas de 80 cm (30 po) du pied droit;
- h. ramener le bras droit au côté; et
- j. continuer à marcher.

SALUT D'UNE ESCOUADE EN MARCHÉ

92. Au commandement «**TÊTE À DROITE (GAUCHE)**», tu dois :
- a. faire un pas complet du pied droit, et au moment où le pied gauche se pose sur le sol, tourner la tête et les yeux vers la droite (gauche) aussi loin que possible sans faire d'effort excessif et regarder droit dans les yeux la personne à qui s'adresse le salut;

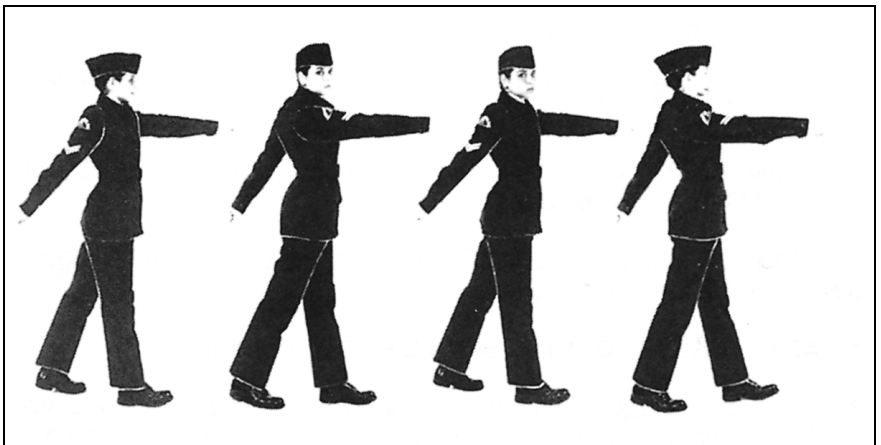


Figure 1-25 Tête à droite en marchant

- b. continuer à balancer les bras; et
- c. le cadet de tête du flanc de direction continue à regarder droit devant lui afin de garder la bonne direction.

93. Au commandement «FIXE», tu dois faire un pas complet du pied droit vers l'avant et au moment où le pied gauche se pose sur le sol, ramener la tête et les yeux d'un mouvement énergique vers l'avant.

PAS ALLONGÉ ET PAS RACCOURCI

94. On utilise le pas allongé pour augmenter la distance à parcourir sans changer la cadence. Pour diminuer la distance à parcourir sans changer la cadence, on utilise le pas raccourci.

95. Au commandement «PAS ALLONGÉ – MARCHÉ» :

- a. on allonge de 7.5 cm (3 po) le prochain pas du pied gauche; et
- b. l'escouade continue d'avancer au pas allongé jusqu'à ce que le commandement «PAS CADENCÉ» soit donné.

96. Au commandement «PAS CADENCÉ – MARCHÉ», on raccourcit de 7.5 cm (3 po) le prochain pas du pied gauche.

97. Au commandement «PAS RACCOURCI – MARCHÉ» :

- a. on raccourcit de 23 cm (9 po) le prochain pas du pied gauche; et
- b. l'escouade continue d'avancer au pas raccourci jusqu'au commandement «PAS CADENCÉ – MARCHÉ».

98. Au commandement «PAS CADENCÉ – MARCHÉ», on allonge de 23 cm (9 po) le prochain pas du pied gauche.

FORMATION DE LA FILE INDIENNE PAR L'ESCOUADE EN COLONNE PAR TROIS À PARTIR DE LA HALTE

99. Il arrive parfois qu'une escouade reçoive le commandement d'avancer en file indienne. C'est souvent le cas lorsque l'escouade se dirige vers une zone d'instruction ou vers une classe.

100. Au commandement «DE LA GAUCHE (DROITE) EN FILE INDIENNE. PAS CADENCÉ – MARCHÉ» :

- a. le flanc de direction continue à marcher en file indienne au pas cadencé, et
- b. les autres membres de l'escouade marquent le pas. Le premier cadet des deux autres files oblique vers la gauche (droite) et prend la tête, en file indienne, lorsque la file qui est à sa gauche (droite) a terminé sa manoeuvre.

FORMATION DE LA FILE INDIENNE PAR L'ESCOUADE EN COLONNE PAR TROIS EN MARCHANT

101. Au commandement «DE LA GAUCHE (DROITE) FORMEZ EN FILE INDIENNE; LES AUTRES MARQUEZ LE PAS» :

- a. le flanc de direction continue d'avancer;
- b. les autres membres de l'escouade marquent le pas; et
- c. le premier cadet des deux autres files oblique à gauche (droite) et prend la tête de la file indienne lorsque la file qui est à sa gauche (droite) a terminé sa manoeuvre.

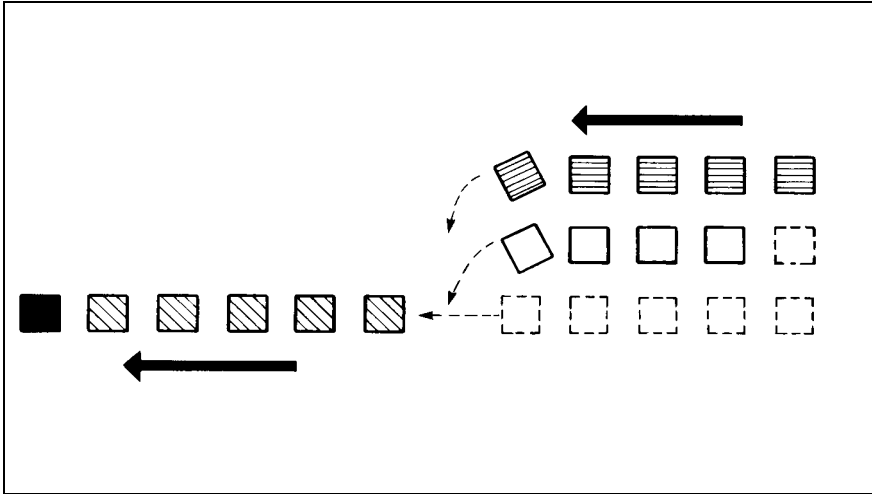


Figure 1-26 Formation de la file indienne par l'escouade sur trois rangs

RETOUR DE L'ESCOUADE EN COLONNE PAR TROIS DEPUIS LA FILE INDIENNE À PARTIR DE LA HALTE

102. Au commandement «SUR LA DROITE (GAUCHE), REFORMEZ TROIS RANGS, LES AUTRES, PAS CADENCÉ – MARCHÉ» :

- a. le rang qui dirige la file indienne reste immobile; et
- b. les autres membres de l'escadron se mettent en marche, reforment trois rangs et s'arrêtent.

RETOUR DE L'ESCOUADE EN COLONNE PAR TROIS DEPUIS LA FILE INDIENNE EN MARCHANT

103. Au commandement «SUR LA DROITE (GAUCHE), REFORMEZ TROIS RANGS, RANG AVANT MARQUEZ LE PAS» :

- a. le rang qui dirige la file marque le pas; et

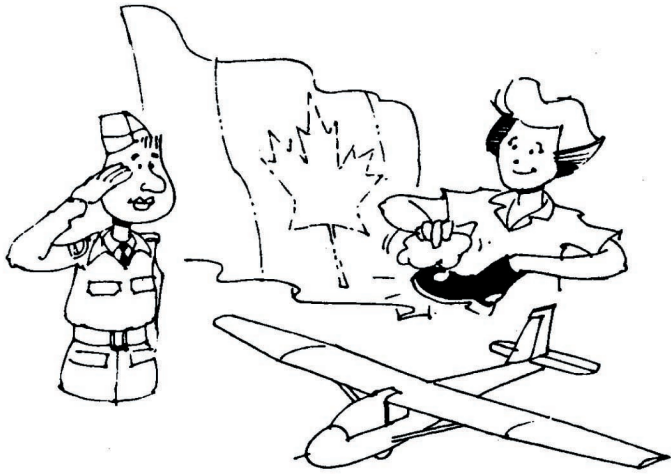
- b. les autres membres de l'escouade se reforment sur trois rangs et marquent le pas.

104. Au commandement «VERS L'AVANT – MARCHÉ ou ESCOUADE – HALTE», l'escouade s'exécute.

403

CONNAISSANCES

GÉNÉRALES



CHAPITRE 2

OBJECTIF DE RENDEMENT 403

CONNAISSANCES GÉNÉRALES

SECTION 1

INTRODUCTION

1. Dans ce chapitre, tu étudieras une grande variété de sujets. Cette information rendra ton adaptation chez les cadets beaucoup plus facile et fera de toi un meilleur cadet. Tu apprendras quelques faits de base concernant ton escadron, le ministère de la Défense nationale (MDN) et la Ligue des cadets de l'air du Canada. Tu verras aussi quelques-unes des possibilités qui te sont offertes chez les cadets de l'air.

SECTION 2

RÈGLEMENTS ET ORDRES DE L'ESCADRON

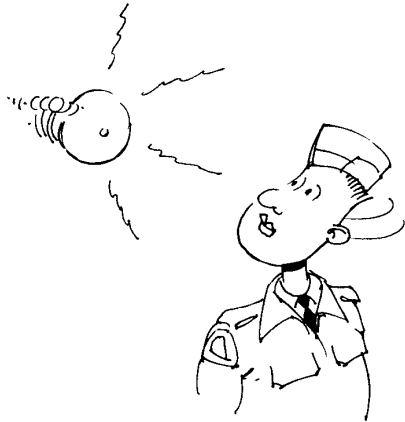
2. Les cadets doivent :
- a. prendre connaissance des règlements, ordres et instructions nécessaires à l'accomplissement de leurs tâches; et
 - b. se conformer aux coutumes établies dans l'organisation des cadets de l'air.
3. En lisant le paragraphe 2, tu peux être porté à croire qu'un cadet de première année n'a pas de responsabilités. La plupart des cadets de première année peuvent penser ainsi, mais c'est faux. Tu as des responsabilités, comme celle d'entretenir ton uniforme et, tel que le dit le paragraphe 2, tu dois obéir aux ordres et règlements divers.
4. Quelques-uns des ordres et règlements se trouvent dans les Ordres permanents de ton escadron. Les Ordres permanents sont une série d'ordres et d'instructions pour chaque escadron. Les Ordres

permanents détaillent les règlements qui ne changent que très peu souvent et qui s'appliquent spécifiquement à ton escadron. On te renseignera sur les Ordres permanents de ton escadron peu de temps après ton inscription comme cadet.

EXEMPLES D'ÉLÉMENTS QUI PEUVENT SE TROUVER DANS LES ORDRES PERMANENTS
Descriptions de tâches Voie hiérarchique Règles de comportement Zones hors-limite Procédures de l'escadron Conduite et discipline Règlements relatifs à la tenue

5. Les ordres du champ de tir et les consignes d'incendie peuvent faire partie des ordres permanents ou être produits en documents séparés. Tu apprendras ce que sont les ordres de champ de tir au chapitre 11. Tu devrais prendre connaissance des consignes d'incendie dès que possible. Comme dans le cas des exercices anti-incendie à ton école, tu peux penser que c'est du temps perdu de lire ces consignes d'incendie. Pourtant, les renseignements qui s'y trouvent peuvent te sauver la vie si un incendie se déclare.

6. Les consignes d'incendie donnent la marche à suivre si tu découvres un feu. Elles expliquent aussi comment évacuer le ou les bâtiments ou tu t'entraînes et précisent ou aller en quittant le bâtiment.



7. Comme tu le vois, il est de ton devoir de te familiariser avec les consignes d'incendie, non seulement pour ta sécurité mais aussi pour celle des autres. Les incendies ne sont pas planifiés. Tu peux être la première personne à en découvrir un. Saurais-tu quoi faire?

8. Les ordres de routine sont publiés chaque semaine. Ils contiennent habituellement des renseignements sur les promotions, les nominations, l'entraînement de la semaine qui vient, le personnel de service et diverses autres annonces. Pour te tenir au courant des activités de ton escadron, tu devrais lire les ordres de routine chaque semaine.

SECTION 3

TON ESCADRON ET TON RÉPONDANT

9. L'organisation des cadets de l'air est une association entre le MDN et la Ligue des cadets de l'air du Canada. Le 9 avril 1941, la Ligue des cadets de l'air a reçu une charte fédérale. Cette charte reconnaissait officiellement la Ligue des cadets de l'air. À l'origine, les organisations de cadets servaient à entraîner des jeunes hommes pour la Deuxième Guerre mondiale.

10. L'escadron dans lequel tu as choisi d'entrer a son histoire. Si l'escadron est récent, son histoire peut être assez courte. Si par contre tu es membre d'un des plus anciens escadrons au Canada, son histoire peut avoir plus que quarante-cinq ans. Peu importe si l'escadron est récent ou ancien, la connaissance de son passé créera un sentiment de fierté parmi ses membres. Cette fierté va grandir tout au long de ta «carrière» de cadet.



11. Chaque escadron a un comité répondant. Le répondant de l'escadron rend de nombreux services. Il aide à financer les activités auxquelles tu participes et aussi à trouver des locaux propices à l'entraînement. Renseigne-toi sur ton répondant.

ORGANISATION D'UN ESCADRON

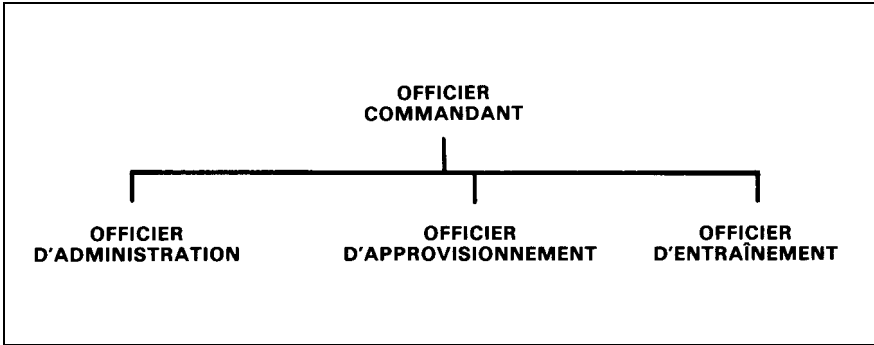


Figure 2-1 Exemple d'organigramme d'un petit escadron

12. La figure 2-1 illustre l'organisation d'un petit escadron.

13. Normalement, chaque escadron aura quatre postes principaux. Ces postes sont les suivants :

- a. le commandant,
- b. l'officier d'entraînement,
- c. l'officier d'administration, et
- d. l'officier d'approvisionnement.

14. Ces quatre postes sont occupés par des officiers faisant partie du Cadre des instructeurs des cadets (CIC). Le CIC fait partie de la Réserve des Forces canadiennes. En plus de ces quatre postes, les escadrons peuvent en avoir d'autres selon leurs besoins et leur quota. Il est aussi fort possible qu'une personne occupe plus d'un poste à l'escadron. Tu apprendras quels sont les postes de ton escadron et qui sont les gens qui les occupent.

15. Il est très important de connaître et de suivre la voie hiérarchique de l'escadron. La voie hiérarchique est l'ordre des responsabilités, ou des personnes responsables. Tu apprendras la voie hiérarchique à l'intérieur de ton escadron.

SECTION 4

LES BUTS, LA DEVISE ET LA PROMESSE DU CADET

LES BUTS DU PROGRAMME DES CADETS DE L'AIR
<ul style="list-style-type: none"> • Développer chez les jeunes les qualités de bon citoyen et de chef. • Promouvoir la forme physique. • Stimuler l'intérêt des jeunes envers l'élément Air des Forces canadiennes.

16. Les activités des cadets sont conçues de façon à satisfaire l'intérêt de la plupart des cadets. Certaines de ces activités vont t'intéresser, d'autres non. Si aucune des activités ne semble t'intéresser, demande à parler à un officier afin de lui expliquer la situation.

DEVISE DES CADETS DE L'AIR
Apprendre – Servir – Progresser

17. La devise des cadets de l'air décrit en bref les avantages que tu peux retirer du mouvement. Les cadets de l'air reçoivent l'enseignement de gens très qualifiés dans divers domaines de connaissances. Les cadets apprennent à servir la communauté à titre de citoyens canadiens et peuvent progresser dans le programme d'entraînement, transmettre leurs connaissances et leur expérience à d'autres cadets.

PROMESSES D'ALLÉGEANCE
«Je, (nom au complet) promets de demeurer fidèle à Sa Majesté la Reine, à ses héritiers et à ses successeurs.»

18. Si tu es citoyen canadien ou sujet britannique d'un autre pays, tu dois prêter la promesse d'allégeance à ton entrée dans un escadron de cadets de l'air. Les immigrants reçus ne prêtent pas la promesse d'allégeance énoncé ci-dessus.

SECTION 5

RECONNAISSANCE DES GRADES ET DES QUALIFICATIONS

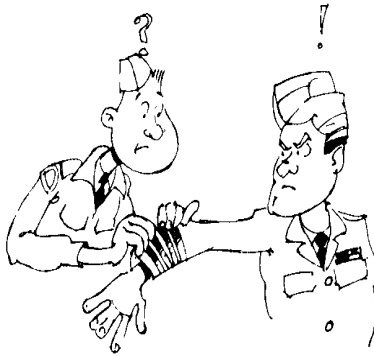
GRADES DES CADETS

19. Dans le programme des cadets de l'air tu peux progresser en grade comme en compétences. En tant que cadet recrue, tu devrais être en mesure de reconnaître le grade et les compétences des autres cadets de l'air. La figure 2-2 montre les insignes de grade portés par les cadets de l'air. Les grades d'Adjudant première classe, Adjudant Deuxième classe, Sergent de section et Sergent sont des grades de sous-officier supérieur. Les cadets de grade Caporal sont des sous-officiers subalternes.

GRADES DES OFFICIERS

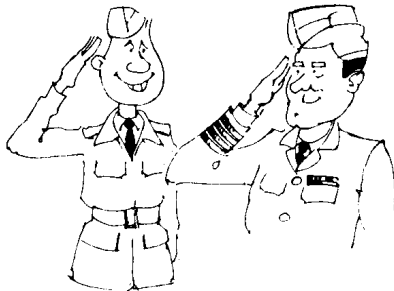
20. Il est important de connaître les grades des cadets mais aussi ceux des officiers. Chacun des officiers a un grade équivalent au degré de responsabilités associé au poste qu'il occupe. Pour que l'escadron fonctionne bien, chacun des membres de l'escadron doit reconnaître les grades du personnel de supervision et l'autorité qu'ils représentent. La

reconnaissance des grades est importante également comme marque de courtoisie. Chacun aime qu'on s'adresse à lui en donnant le nom et le grade exacte.



21. Les grades des officiers se partagent selon les quatre groupes suivants :

- a. **Officiers Généraux.** Ces officiers ont un grade qui leur permet de commander des régions, des divisions ou des commandements dans les Forces canadiennes. Les caractéristiques suivantes s'appliquent à ces officiers :



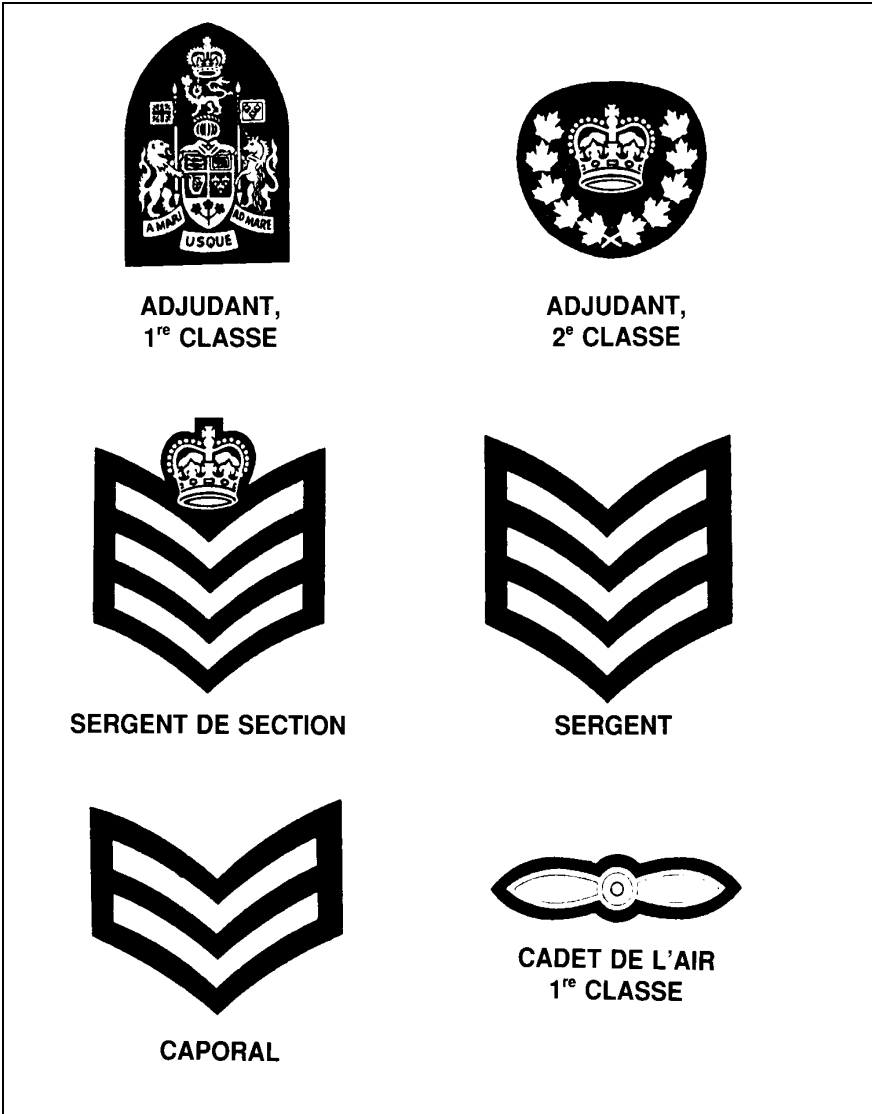
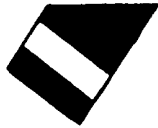


Figure 2-2 Insignes de grades des cadets de l'air

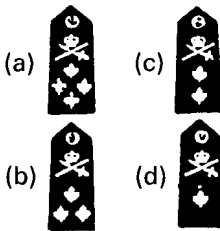
(1) Le titre du grade de ces officiers contient le terme «Général». Ils sont :

- (a) le Général,
- (b) le Lieutenant-général,
- (c) le Major-général, et
- (d) le Brigadier-général.



(2) les généraux portent une large bande dorée sur le bas des manches.

(3) Les généraux portent des pattes d'épaules qui indiquent leur grade. Sur cette patte d'épaule, il y a un sabre et un bâton entrecroisés avec un nombre de feuilles d'érable équivalent au grade, comme ceci :



- (a) Général – quatre
- (b) Lieutenant-général – trois,
- (c) Major-général – deux, et
- (d) Brigadier-général – une.

b. **Officiers supérieurs.** Ces officiers ont un grade qui leur permet de commander une base, un régiment, un navire ou un escadron. Ce sont les officiers suivants :



(1) le Colonel – quatre larges bandes dorées portées sur le bas des manches,



(2) le Lieutenant-colonel – trois larges bandes dorées portées sur le bas des manches, et

(3) le Major – trois bandes dorées, deux larges et une étroite, portées sur le bas des manches.

c. **Officiers subalternes.** Ce sont les officiers qui remplissent habituellement les postes d'état-major de l'escadron et aident les officiers supérieurs dans leurs fonctions. Dans l'élément Air des Forces canadiennes, la plupart des activités de vol sont la tâche des officiers subalternes, qui sont :



(1) le Capitaine – deux bandes dorées portées au bas des manches,



(2) le Lieutenant – une bande dorée large et une étroite, portées au bas des manches, et

(3) le Sous-lieutenant – une large bande dorée portée au bas des manches.



d. **Officiers subordonnés.** Ce sont des élèves-officiers en cours d'entraînement en vue de poser leur candidature au grade d'officier. Ils portent une bande dorée étroite au bas des manches.



NIVEAUX DE COMPÉTENCE DES CADETS

22. Chaque niveau d'entraînement achevé avec succès te donne droit à un insigne de compétence. Les cadets peuvent aussi recevoir un écusson de qualification à la fin de certains cours spécialisés. La figure 2-3 montre les insignes de compétence, et les figures 2-4 à 2-11 montrent les écussons de qualification.

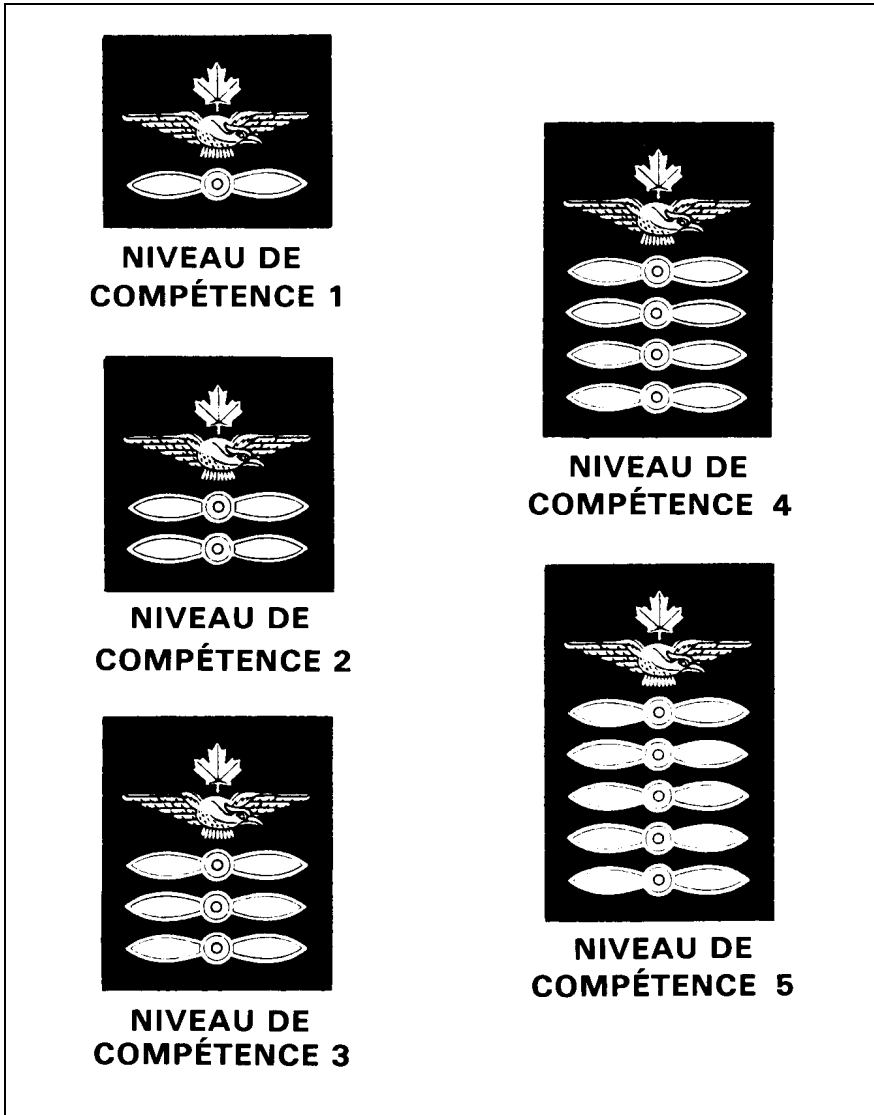


Figure 2-3 Insignes de compétence des cadets de l'air



**CONTRÔLEUR
AÉRIEN**

Porté par les diplômés du cours de six semaines en contrôle du trafic aérien. Dans ce cours, les cadets apprennent les méthodes de base du contrôle aérien et se familiarisent avec les situations habituelles au contrôle aérien.



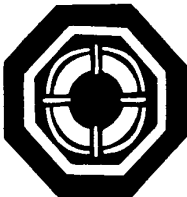
**MONITEUR
D'ATHLÉTISME**

Porté par les diplômés du cours de six semaines de moniteur d'athlétisme. Dans ce cours, les cadets apprennent les principes de base de l'entraînement sportif, de l'arbitrage et de l'organisation d'événements sportifs.



**VISITE
D'ÉCHANGE**

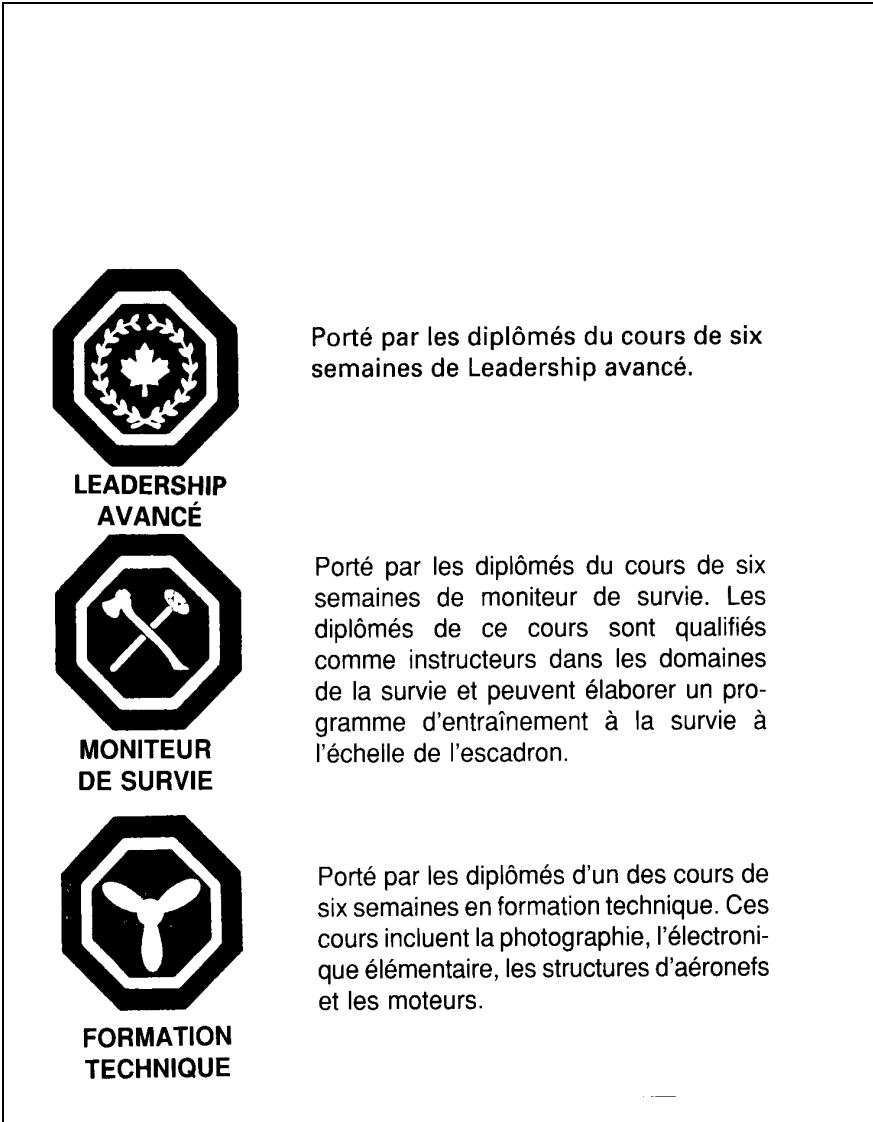
Porté par les cadets ayant participé au programme d'Échange international pour les cadets de l'air.



SAUVETEUR

Porté par les diplômés du cours de six semaines de sauveteur. Ce cours donne aux cadets des compétences équivalentes à la Croix de Bronze.

Figure 2-4 (feuille 1 de 2) Écussons de qualification



Porté par les diplômés du cours de six semaines de Leadership avancé.

Porté par les diplômés du cours de six semaines de moniteur de survie. Les diplômés de ce cours sont qualifiés comme instructeurs dans les domaines de la survie et peuvent élaborer un programme d'entraînement à la survie à l'échelle de l'escadron.

Porté par les diplômés d'un des cours de six semaines en formation technique. Ces cours incluent la photographie, l'électronique élémentaire, les structures d'aéronefs et les moteurs.

Figure 2-4 (feuille 2 de 2) Écussons de qualification



ÉCUSSON DE VOL À VOILE

Porté par les cadets qualifiés pilote de planeur ayant obtenu leur permis de pilote privé à l'aide d'une bourse d'études en pilotage.



AILES DE PILOTAGE

Porté par les boursiers diplômés du cours de pilotage de sept semaines permettant aux cadets d'obtenir leur permis de pilote privé.



AILES DE VOL À VOILE

Porté par les diplômés du cours de six semaines de vol à voile au cours duquel ils obtiennent le permis de pilote de planeur.

Figure 2-5 Écussons de pilotage

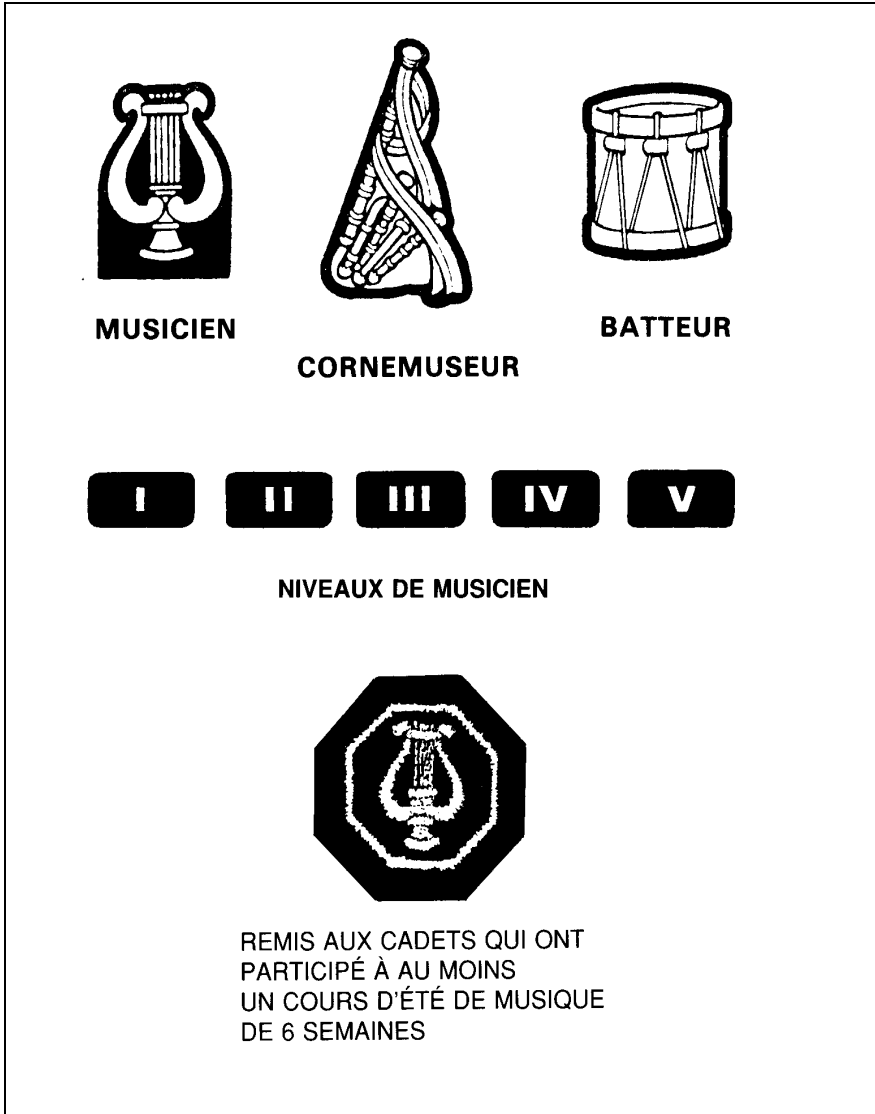


Figure 2-6 Écussons de musicien



Figure 2-7 Écusson d'instructeur de musique

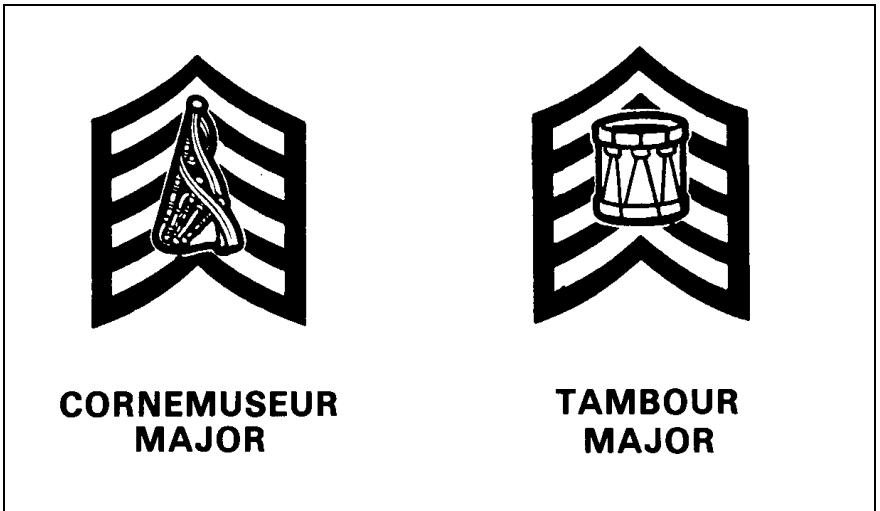


Figure 2-8 Écussons de postes particuliers en musique

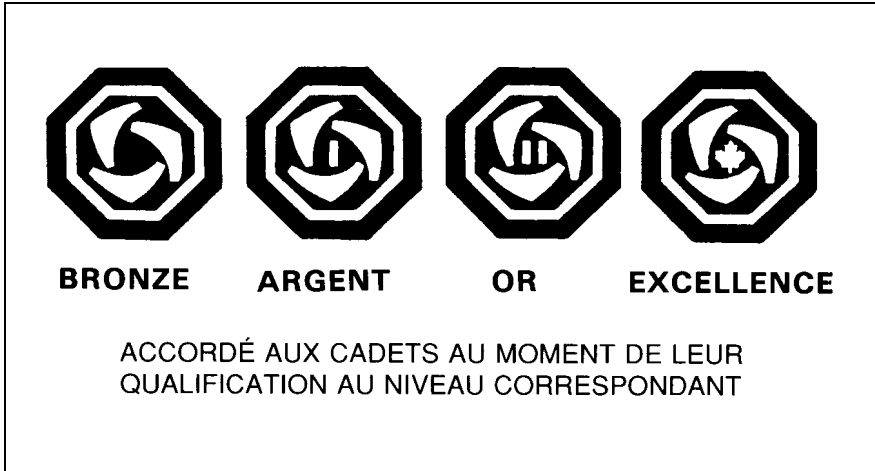


Figure 2-9 Écussons du Programme d'efficacité physique des cadets de l'aviation



Figure 2-10 Écussons de premiers soins



Figure 2-11 Insignes du Programme du Duc d'Édimbourg

SECTION 6

LE SALUT

23. Se saluer est normalement perçu comme une marque de politesse. C'est sensiblement la même chose pour les militaires. La raison du salut tient en un mot : le respect. Les cadets saluent par respect pour l'organisation dans laquelle ils servent. Les officiers et les soldats se saluent en signe de respect et de confiance mutuels. C'est un privilège que les cadets de l'air ont acquis des membres des Forces armées, pour qui c'est la coutume.

ORIGINES DU SALUT

24. **Salut civil.** Dans la vie civile, en rencontrant des amis, on leur lance un joyeux bonjour. S'il y a longtemps qu'on ne les a pas vus, on peut même y aller d'une poignée de main. Ce faisant, nous complimentons ces personnes, ou autrement dit nous leur manifestons notre respect. La main ouverte et tendue est un signe de confiance.

Cette pratique remonte au temps où il était important de s'assurer que la personne rencontrée ne dissimulait pas un couteau.

25. **Le salut militaire.** Le salut militaire a une histoire intéressante. Il date de quelques centaines d'années, du temps où les guerriers portaient l'armure. En ce temps-là, quand ils quittaient la sécurité des murs de leur château, les gens devaient souvent se défendre. Pour cette raison, en traversant une forêt à cheval, le chevalier gardait une main sur son épée. S'il rencontrait un ami, il levait la main ouverte pour montrer qu'il ne lançait aucun défi. Il est possible que ce soit là le début du salut militaire.

26. **Création du salut moderne.** Avec les années, les uniformes des guerriers ont évolué. Ils ne portent plus d'armure. La coutume de lever la main s'est transformée pour donner le coup de chapeau, qui s'impose encore pour saluer les dames. Et c'est de cette coutume de lever son chapeau que provient le salut militaire actuel.

ORIGINES DES AUTRES FORMES DE SALUT MILITAIRE

27. Il y a d'autres formes de salut que le salut de la main. Tourner la tête à droite (ou à gauche), tirer les salves de fusil et présenter les armes sont d'autres formes de salut.

28. **Tête à droite.** Au temps passé, lorsque le chevalier croisait un serf, le serf baissait la tête en signe de respect. Cependant, s'il s'agissait d'un membre des troupes de combat du château qui accompagnaient le chevalier à la guerre, il avait la permission de regarder son supérieur en face. C'était un honneur qui lui était dévolu en tant que guerrier. Le salut tête à droite est le prolongement de ce privilège.

29. **Salves de fusil.** Les salves de fusil ou de canon, en l'honneur de personnes distinguées ou pour souligner un événement spécial, sont une très vieille coutume qui a commencé à bord des navires en mer. Au temps de la marine à voile, les canons d'un navire étaient installés aux sabords le long du bordage à canons. On tenait souvent les canons chargés et prêts à l'attaque.

Tirer des salves de salutation voulait dire que pendant la période de temps nécessaire au rechargement des canons. le navire était pratiquement sans défense. Ce geste démontrait des intentions amicales.

30. **Présenter les armes.** L'arme est tenue dans une position qui laisse sans défense celui qui la tient. Comme le salut avec la main le fait de présenter les armes démontre qu'aucun défi n'est lancé à la personne saluée.

COMMENT SALUER

31. Pendant les classes d'exercice militaire, tu apprendras comment saluer de la main, la tête à droite et à gauche et la position garde-à-vous. Le chapitre 1, Exercice militaire, décrit ces mouvements.

QUAND SALUER

32. Voici les règles concernant le salut du cadet de l'air :

- a. les cadets doivent saluer tous les officiers, même ceux qui ne sont pas en uniforme;
- b. les adjudants ne doivent pas être salués;
- c. quand un cadet et un officier commissionné s'adressent la parole, le cadet doit saluer. Il saluera de nouveau à la fin de la conversation; et
- d. les cadets ne saluent jamais d'autres cadets.

33. Quand on joue notre hymne national ou celui d'un autre pays :

- a. un officier ou un cadet en uniforme et portant sa coiffure se met au garde-à-vous et salue;

- b. sans leur coiffure. p. ex., au théâtre, tous les cadets se mettent au garde-à-vous;
- c. à l'exercice et au défilé, les officiers et les cadets occupant certaines positions de responsabilité doivent saluer, les autres restant au garde-à-vous; et
- d. en tenue civile, les cadets de tous grades enlèvent leur coiffure et se mettent au garde-à-vous.

34. Lorsque l'on hisse ou que l'on abaisse le drapeau, les cadets doivent s'arrêter, faire face au drapeau, se mettre au garde-à-vous et saluer.

35. Les cadets doivent saluer le gaillard-arrière en montant à bord et en débarquant d'un navire de Sa Majesté la Reine, ou d'un navire d'un service étranger.

36. Les officiers et les cadets ne saluent habituellement pas à l'intérieur d'un édifice, ou dans un véhicule de transport en commun, sauf dans les circonstances suivantes :

- a. quand on joue notre hymne national;
- b. quand ils s'adressent à ou sont abordés par un officier d'un rang ayant droit au salut; et
- c. quand, après en avoir reçu la permission, ils entrent dans le bureau d'un officier ou qu'ils en sortent.

37. Voici comment saluer en entrant dans le bureau d'un officier :

- a. s'avancer et s'arrêter à deux pas devant l'officier;
- b. saluer et rester au garde-à-vous; et

- c. une fois l'entretien terminé, saluer, tourner en direction de la porte et sortir.



38. Quand on ne porte pas sa coiffure, on ne salue pas. Dans ce cas, on fait la tête à gauche ou à droite, ou on se met au garde-à-vous.

39. La figure 2-12 décrit des situations particulières où il faut saluer et explique comment procéder dans chaque cas.

Grades/situations	Comment agir
Officiers	Saluer tous les officiers de grade supérieur.
Cadets	Saluer tous les officiers sauf les élèves-officiers.
Deux officiers et plus ensemble	L'officier supérieur retourne le salut et TOUS saluent les officiers supérieurs.
Officiers accompagnés de cadets	L'officier supérieur retourne les saluts. TOUS saluent les officiers de grade supérieur.
Officiers approchant un groupe de cadets	Le cadet du niveau le plus élevé, ou le premier cadet à voir l'officier, fait mettre le groupe au garde-à-vous .
Cadets croisant une section commandée par un officier	Le cadet s'arrête, fait face à la section et salue jusqu'à ce que la section soit passée.
En tenue civile	Les salutations d'usage doivent être adressées à tous les officiers en civil que l'on reconnaît. Quand un cadet en civil croise un officier, il doit tourner la tête dans sa direction; à la halte, les cadets doivent se tenir au garde-à-vous au passage d'un officier.

Figure 2-12 Situations de salut

NOTA

Un officier accompagnant un officier de rang supérieur au sien ne saluera pas les officiers de même grade ou de grade inférieur à celui de l'officier accompagné. Le même principe s'applique à des cadets accompagnant un officier.

COMMENT S'ADRESSER À UN OFFICIER OU À UN SOUS-OFFICIER

40. Les cadets de l'air doivent s'adresser à un officier en donnant son grade suivi de son nom de famille, p. ex., Lieutenant Ricard. Il est aussi acceptable de s'adresser à un officier en utilisant le titre de Monsieur ou Madame à la place du grade et du nom. Quand on s'adresse à un officier en donnant le poste qu'il occupe, il faut donner le titre complet du poste, p. ex., Commandant.

41. On s'adresse aux adjudants en donnant leur grade et leur nom de famille, p. ex., Adjudant Bergeron. Les sous-officiers sont appelés «sergent» ou «caporal», ou par leur grade et nom.

SECTION 7

L'UNIFORME ET LES RÈGLEMENTS RÉGISSANT LA TENUE

ORIGINE DE L'UNIFORME

42. Au cours des guerres anciennes, dans le feu de la bataille, les combattants attaquaient leurs propres alliés car ils étaient incapables de les reconnaître. En ce temps-là, chacun s'habillait à sa façon pour le combat, et l'apparence ne permettait pas de distinguer amis et ennemis. Un jour, des généraux ingénieux ont habillé tous leurs soldats de la même façon, dans une tenue «uniforme». Ils remportèrent ainsi plusieurs victoires avant que cette nouvelle stratégie militaire ne se soit répandue.

43. L'histoire de la couleur «bleu aviateur» est très intéressante. L'Angleterre était jadis un fournisseur important d'uniformes et de tissus. Au moment de la Révolution d'octobre en Russie, il y avait en Angleterre une grande quantité de tissu commandé pour l'ancienne armée russe. Ce tissu resta inutilisé jusqu'à la fin de la Première Guerre mondiale, lorsque la Royal Air Force (RAF), nouvellement fondée, a eu besoin d'uniformes. Par conséquent, il y eut un temps où les uniformes de la RAF et de l'Aviation royale du Canada étaient de la même couleur que les anciens uniformes de la Russie tsariste.

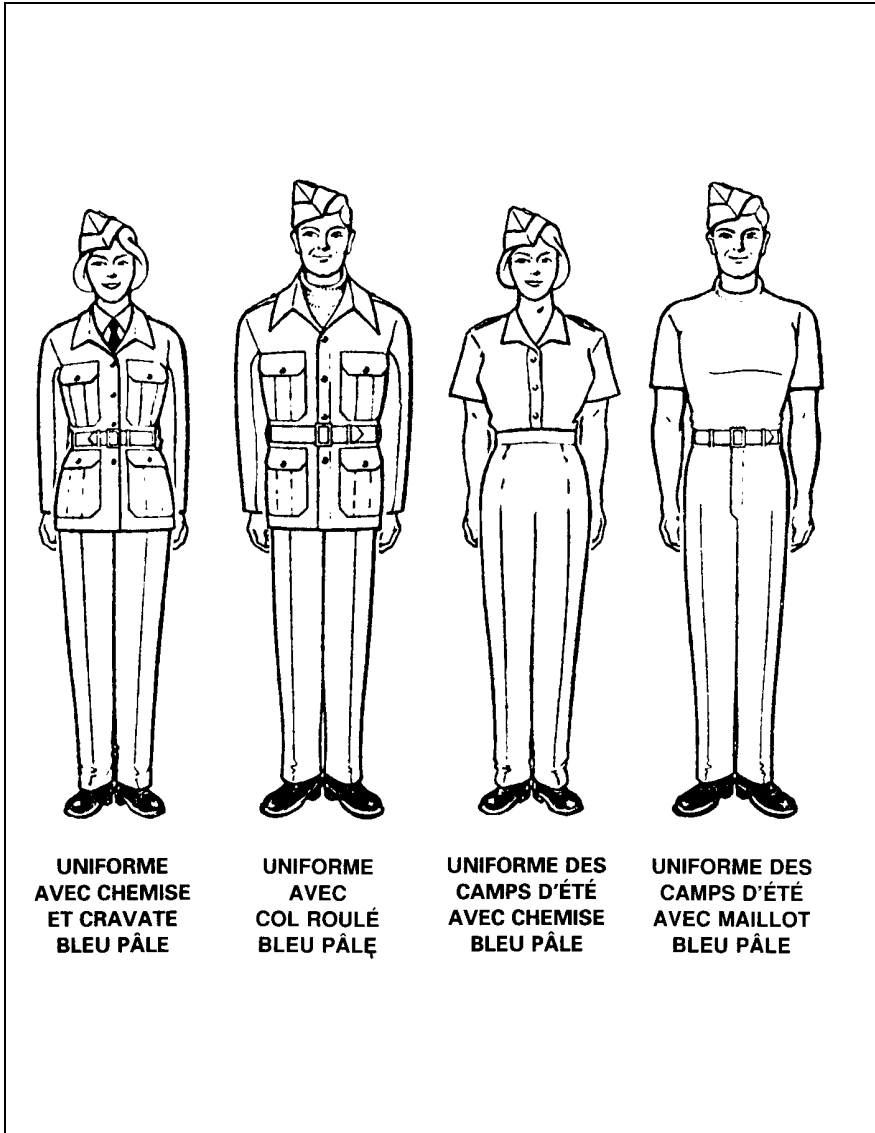


Figure 2-13 Uniforme des cadets de l'air – hiver/été

44. L'uniforme original des cadets était bleu lui aussi. En 1968, les Forces de terre, les Forces navales et l'Aviation ont été unifiées au sein des Forces armées canadiennes, qui ont alors adopté un même uniforme vert. Cet uniforme fut porté pendant près de 20 ans. En 1993, les cadets de la marine, de l'armée et de l'air ont changé d'uniforme et sont passés à la tenue actuelle.

RÈGLEMENTS RÉGISSANT LA TENUE

45. Les Ordonnances sur l'administration et l'instruction des cadets (OAIC) 55-04 détaillent les règlements relatifs à la tenue des cadets de l'aviation. Ton escadron en possède sûrement un exemplaire.

46. Le MDN approuve et distribue, par voie de prêt, les uniformes portés par les cadets de l'air. Durant tout ton séjour chez les cadets de l'air, tes parents/tuteurs et toi serez responsables de la garde et de l'entretien de chacun des articles d'uniforme qui te seront prêtés.

47. La tenue et l'apparence des cadets de l'air en uniforme doivent en tout temps refléter la fierté d'appartenir à un escadron et au mouvement des Cadets de l'Aviation royale du Canada. L'uniforme ne peut être porté que lorsque les cadets participent à des parades et activités autorisées. Quand les cadets portent leur uniforme en public, il est de leur devoir de s'assurer que cet uniforme est bien porté et bien entretenu.

SOIN ET PORT DE L'UNIFORME

48. Tu porteras ton uniforme seulement lorsque :

- a. tu es à l'entraînement, en route vers l'entraînement, ou en train de revenir de l'entraînement, ou
- b. tu participes à des cérémonies ou à des réceptions où le port de l'uniforme est convenable et autorisé.

49. Les paragraphes suivants te donnent quelques règlements et conseils sur la façon de porter l'uniforme.

50. **Calot.** Tu dois porter le calot sur le côté droit de la tête. La base de la partie avant doit être au centre du front, à 2.5 cm (1 po) au-dessus du sourcil droit. Souviens-toi que l'oiseau sur l'insigne du calot doit regarder vers le ciel et ton calot sera toujours du bon côté. Afin d'être sûr que le calot est à 2.5 cm (1 po) au-dessus du sourcil droit, mesure une distance équivalente à la largeur de deux doigts. Si les cheveux te descendent sur le front, cache-les bien sous ton calot quand tu es en uniforme. Voir la figure 2-14.

51. **Turban.** Si tu appartiens à la religion Sikh, tu es autorisé à porter le turban et les accessoires personnels s'y rattachant. Ton turban devra être de couleur bleu pâle. L'insigne de calot est centré au milieu du devant du turban .

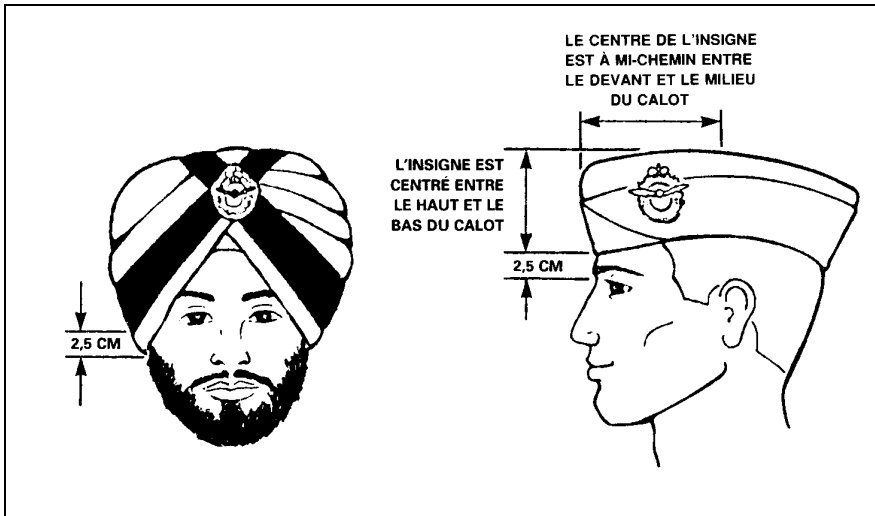


Figure 2-14 Coiffure et insigne des cadets de l'air

52. **Vareuse.** Lorsque tu es en tenue, les poches de la vareuse doivent toujours rester boutonnées. Tous les boutons de devant doivent toujours être attachés, sauf le dernier du haut. Tu dois garder ta vareuse toujours bien pressée. Les manches de la veste doivent être repassées de façon à ce qu'il n'y ait aucun pli. Assure-toi que ta ceinture n'est pas tordue. La boucle noire de la ceinture de ta vareuse doit être centrée. Les poches de ta vareuse doivent paraître vides et plates.

53. **Pantalon.** Ton pantalon doit être bien pressé. Les plis doivent être apparents et partir de la base du devant de chaque jambe et remonter en plein centre jusqu'à la taille à l'intérieur du premier passant pour les cadets et jusqu'au coin des poches pour les cadettes. Les plis arrière doivent partir de la base et s'étendre au centre de chaque jambe pour se joindre à la hauteur de la ceinture en formant un «V». Le pantalon des cadets est attaché par une ceinture.

NOTA

Quand tu repasses ton pantalon et ta vareuse, tu devrais utiliser un linge à repasser. Ce linge peut être une serviette, une taie d'oreiller ou une autre pièce de tissu. Certains utilisent un sac brun ouvert. Ce linge à repasser permet d'éviter que ton uniforme devienne luisant à cause de la chaleur du fer. Utilise aussi un linge quand tu repasses ton calot et ta cravate. Les plis de ton pantalon vont être accentués si tu mouilles le linge à repasser ou le pli lui-même.

54. **Chemise.** Ta chemise doit être propre et bien repassée lorsque tu la portes. Les seuls plis de la chemise sont au centre de chaque manche au centre des pattes d'épaules. Il peut être utile d'empeser le col de la chemise pour l'empêcher de ramollir.



55. **Cravate.** Ta cravate doit être bien pressée et bien propre. Le noeud doit être compact et remonté jusqu'au col quand il est porté. La figure 2-15 montre deux méthodes pour faire un noeud de cravate.

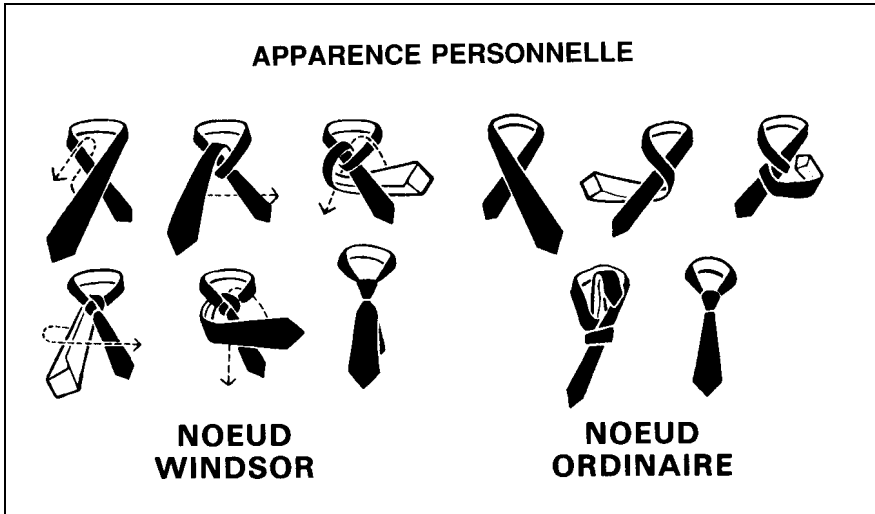


Figure 2-15 Faire un noeud de cravate

56. **Maillot (bleu pale).** Le maillot bleu pale est porté au camp d'été. Il faut garder ton maillot bien pressé avec des plis au centre de chaque manche partant de la couture de l'épaule.

57. **Col roulé.** Tu porteras ton col roulé en hiver. Il se porte avec le collet replié proprement. Le col roulé doit être repassé, sans plis.

58. **Chaussettes.** Tu porteras les chaussettes grises distribuées par ton escadron. Si tu es allergique à la matière dont elles sont fabriquées, tu peux en porter d'autres, de la bonne couleur et d'une matière qui convient. Tu peux aussi mettre des chaussettes de sport sous tes chaussettes grises d'uniforme.

59. **Pardessus.** Le pardessus se porte quand la température l'exige. Par très mauvais temps, il est permis de retourner et de boutonner le col. Aucun insigne ou badge ne se porte sur le pardessus. Si tu portes le pardessus, il faut toujours le garder boutonné.

60. **Bottes.** La figure 2-16 illustre la façon de lacer tes bottes correctement. Tu dois les garder en bon état et bien polies. Voici une méthode pour bien cirer tes bottes

- a. avec un linge doux humecté, enlève la saleté et la poussière (n'utilise pas le même linge pour polir);
- b. prends une vieille brosse à dent pour enlever la saleté des trépointes;
- c. utilise la brosse à dent avec du cirage pour noircir les trépointes; et
- d. applique un peu de cirage à l'endroit que tu veux cirer en premier sur la botte. Utilise un linge à cirer ou un autre linge doux (comme la flanelle) que tu entoures autour de ton index et que tu mouilles d'eau fraîche. Tu devrais travailler sur une seule partie de la bottine à la fois. Applique le cirage dans un mouvement circulaire. Commence avec de larges cercles pour couvrir toute la partie avec du cirage. Utilise de plus petits cercles à mesure que le cirage pénètre dans le cuir. Continue les mouvements circulaires jusqu'à ce que tu ne voies plus les cercles formés par le cirage.



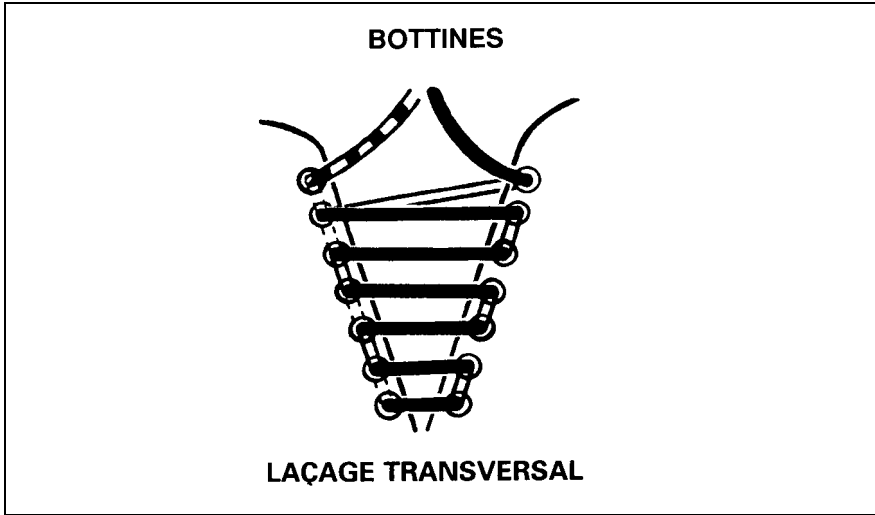


Figure 2-16 Laçage des chaussures

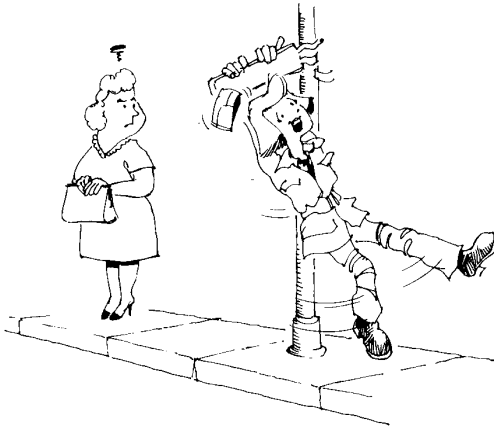
61. Tu devras continuer à appliquer des couches de cirage de cette façon, jusqu'à ce que la botte affiche un fini brillant. Il faut être très patient quand les bottes sont neuves ou n'ont jamais été polies.



RESPONSABILITÉ FACE À L'UNIFORME

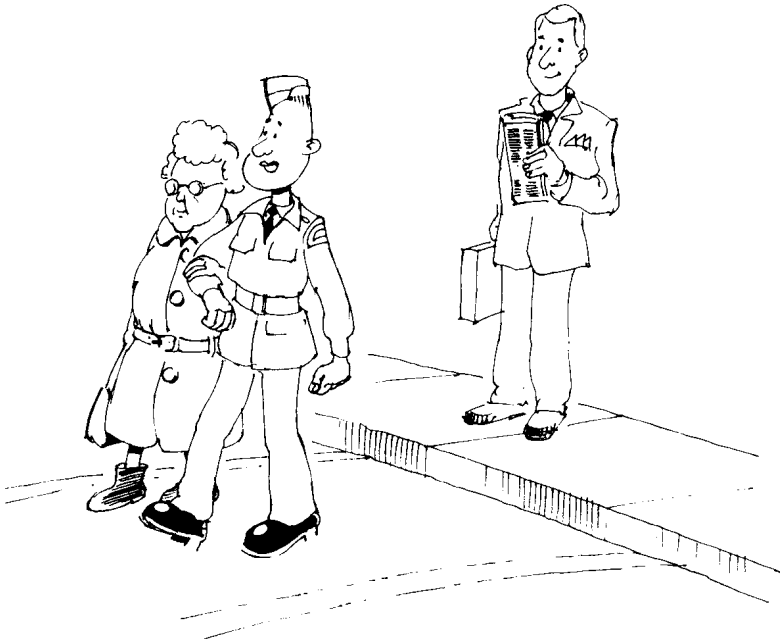
62. Ton uniforme est la propriété du gouvernement. Quand tes parents signent la formule qui fait de toi un cadet de l'air, ils prennent aussi la responsabilité de chacun des articles de ton uniforme. De ce fait, tu es toujours responsable de tous les articles de ton uniforme. Voici comment il faut agir :

- a. ne laisse pas traîner ton uniforme partout;
- b. marque de ton nom chacun des articles de ton uniforme;
- c. retourne les articles endommagés ou qui ne te vont pas au magasin d'approvisionnement de l'escadron, et remplace-les;
- d. assure-toi que les articles d'uniforme sont rayés de ta carte d'habillement lorsque tu les retournes. Tu as le droit d'insister là-dessus, même auprès d'un officier ou d'un cadet supérieur; et
- e. retourner l'uniforme rapidement si tu quittes l'escadron.



APPARENCE PERSONNELLE

63. **Comportement.** En uniforme, tu devrais toujours afficher une belle apparence. Mâcher de la gomme, mal se tenir, avoir les mains dans les poches, marcher bras dessus, bras dessous, et des comportements du même genre ne conviennent pas à l'image du cadet en uniforme. La conduite de chaque cadet en uniforme affecte l'opinion que le public se fait de tous les cadets. La fierté en ton uniforme, c'est le reflet de ta fierté en toi-même et dans l'escadron.



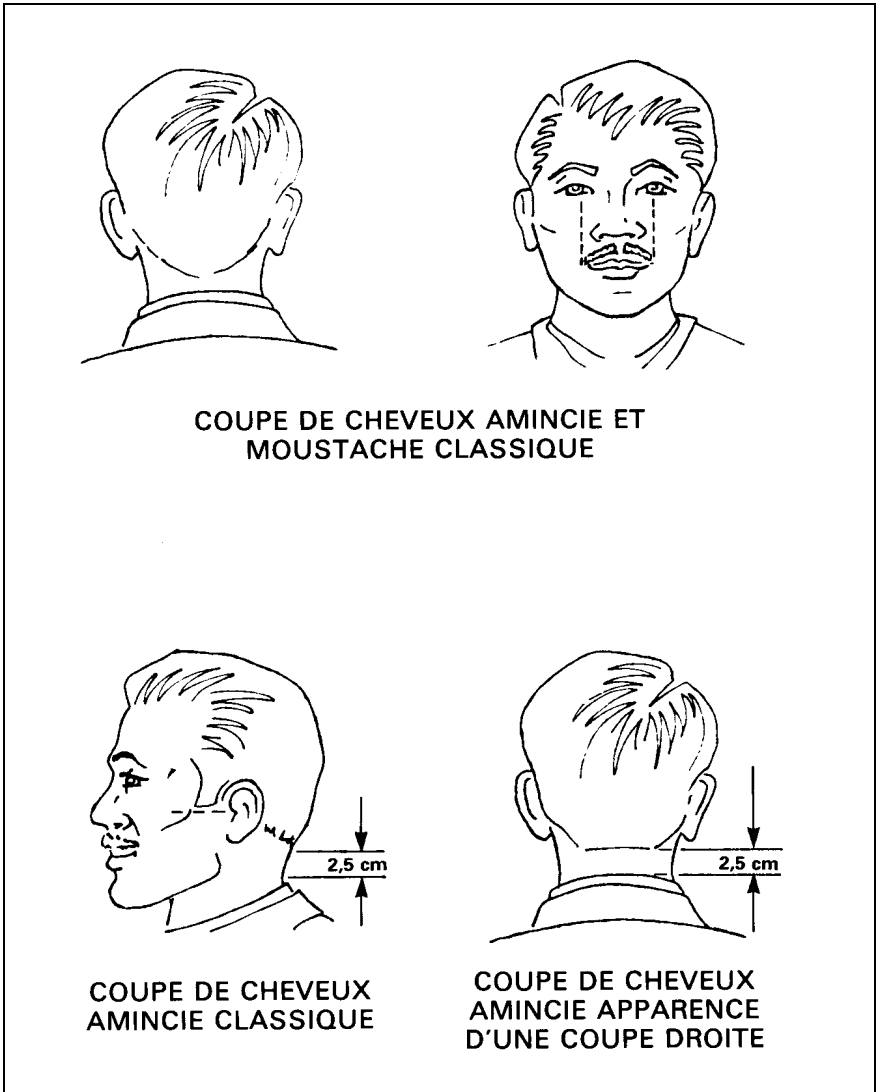


Figure 2-17 Cheveux – garçons

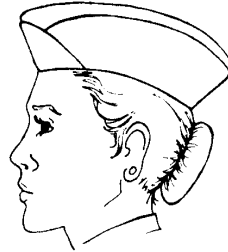
LES CHEVEUX DOIVENT ÊTRE ARRANGÉS
SOIGNEUSEMENT ET NE DOIVENT PAS DÉPASSER LE
BORD INFÉRIEUR DU COL DE LA VESTE.



CHEVEUX
COURTS



CHEVEUX
FRISÉS



CHEVEUX TIRÉS EN
CHIGNON

Figure 2-18 Cheveux – filles

BOUCLES D'OREILLES
AUTORISÉES : UNE BOUCLE
À TÊTE MONTÉE SUR TIGE
AU CENTRE DE CHAQUE LOBE

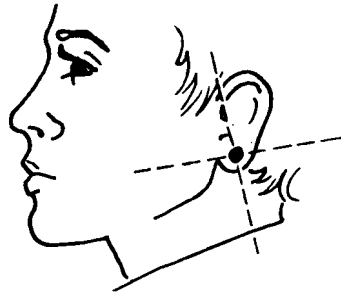


Figure 2-19 Port des boucles d'oreille

64. **Cheveux.** La figure 2-17 montre les styles de coiffures pour les garçons et la figure 2-18 pour les filles.

65. **Maquillage.** Les jeunes filles en uniforme doivent porter très peu de maquillage. Il est interdit de porter des faux-cils, de faire une ligne trop épaisse sur les paupières ou de mettre de l'ombre à paupière de couleur voyante, ou du vernis à ongles de couleur.



66. **Bijoux.** Seules les montres-bracelets et les bracelets d'identité ou médical sont autorisés avec l'uniforme. Tu peux aussi porter une bague, en autant que ce n'est pas un bijou de fantaisie. Les filles peuvent porter des boucles d'oreilles à tête montée sur tige pour oreilles percées. Les boucles doivent être rondes et ne pas dépasser 7 mm (1/4 de po) de diamètre. Il est interdit aux garçons de porter un anneau à l'oreille. Il est défendu de porter d'autres sortes de boucles d'oreilles, à l'exception des dormeuses après qu'on s'est fait percer les oreilles. On ne porte qu'une seule paire de boucle d'oreilles ou de dormeuses à la fois. Voir la figure 2-19.



67. À l'extérieur, il faut garder sa coiffure même quand on est assis. Dans un centre commercial ou dans un magasin, on reste également coiffé, sauf quand on est assis. On enlève sa coiffure au restaurant, ou à l'église.

OU PLACER LES INSIGNES ET LES ÉCUSSENS

68. Comme cadet de première année, il ne sera pas nécessaire que tu saches où vont tous les insignes et écussons sur l'uniforme. Par contre, tu dois savoir où placer ceux que tu es susceptible de recevoir.

69. **Insignes d'escadron (parement d'épaule).** L'insigne d'escadron se porte sur les deux manches de la vareuse seulement. Le haut de l'insigne se place à 2 cm sous la couture de l'épaule. Voir la figure 2-20.

70. **Insigne de calot.** L'insigne de calot se porte sur le côté gauche du calot. Le centre de cet insigne doit être placé à mi-chemin entre le devant et le centre du calot et centre entre le sommet et la base du calot. Voir la figure 2-14.

71. **«Hélices» de cadet de l'air 1^{re} classe.** Tes «hélices» se portent à mi-chemin entre la couture de l'épaule et le coude. Voir la figure 2-20.

72. **Insigne de compétence.** L'insigne de compétence de niveau 1 doit être centré sur la manche gauche de ta vareuse. La base de l'insigne doit être à 7 cm au dessus de la base de la manche. Voir la figure 2-20.

73. **Plaque d'identité.** Si tu as une plaque d'identité, elle se porte sur le rabat de la poche droite supérieure de la vareuse, à mi-chemin entre le bouton et le haut du rabat.

74. **Insigne de premiers soins.** Si tu as les qualifications de premiers soins, d'urgence ou généraux, l'insigne doit être centré sur la manche gauche, à 7 cm de la base de la manche, ou à 1 cm au-dessus de l'insigne de compétence si tu en as un. Voir la figure 2-20.

75. La façon de placer les autres insignes est décrite dans l'OAIC 55-04.

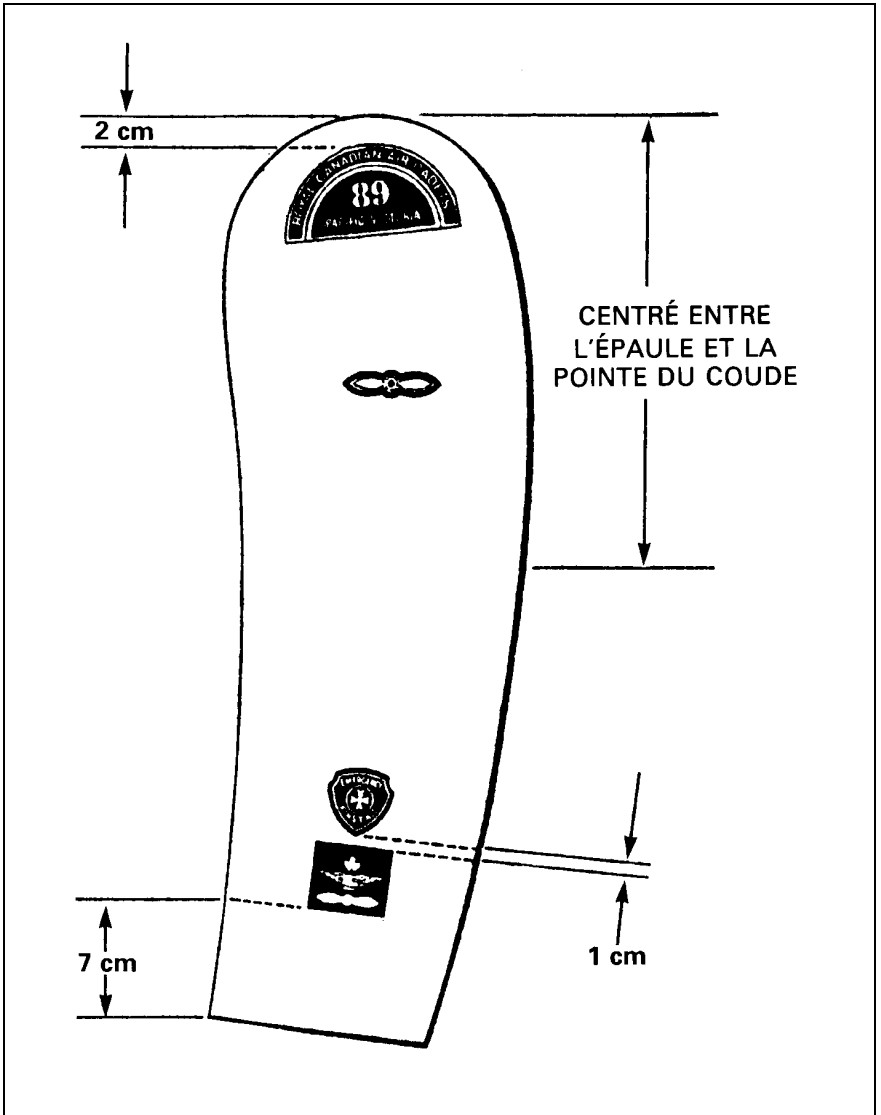


Figure 2-20 Insignes – manche gauche

SECTION 8

FONCTIONS D'UN ÉQUIPIER

76. **Qu'est-ce qu'un chef?** Un chef, c'est quelqu'un qui influence et dirige les autres de façon à gagner leur confiance, leur appui, leur respect et leur coopération loyale en vue de l'accomplissement d'une tâche.

77. **Qu'est-ce que le leadership?** Le leadership, c'est l'art d'influencer le comportement humain en vue d'accomplir une tâche selon les directives décrites par le chef.

78. **Qu'est-ce qu'un équipier?** En tant que cadet de première année, tu seras surtout un équipier. À ce titre, tes chefs s'attendent à ce que tu te comportes d'une certaine façon. Voici 13 fonctions communément acceptées par un bon équipier :

- a. connaître les tâches à accomplir;
- b. bien mettre en pratique tes connaissances;
- c. dire la vérité;
- d. agir honnêtement;
- e. admettre tes erreurs;
- f. accepter la critique constructive;
- g. tirer profit de l'expérience;
- h. assumer tes responsabilités;
- j. suivre les règlements et les commandements;
- k. appuyer tes chefs;

- m. faire ton possible pour coopérer avec les autres et travailler comme membre d'une équipe;
 - n. maintenir des normes élevées d'apparence et d'hygiène : et
 - p. faire preuve de bonnes habitudes personnelles et de bonnes manières.
79. N'oublie pas que les devoirs d'un équipier englobent plusieurs devoirs propres à un chef. À titre de cadet de première année, ou d'équipier, tu es aussi un chef en apprentissage.

SECTION 9

POSSIBILITÉS D'ENTRAÎNEMENT CHEZ LES CADETS DE L'AIR

80. Le programme d'entraînement des cadets de l'air est reparti sur cinq niveaux. Les quatre premiers niveaux consistent en entraînement obligatoire. La figure 2-21 dresse une liste des sujets obligatoires et les années au cours desquelles tu les étudieras.

81. Si tu réussis le niveau 1 d'entraînement, tu pourras être recommandé pour le grade de caporal. Cette qualification n'est pas une garantie que tu seras nommé caporal. Plusieurs autres facteurs sont pris en considération par le personnel de ton escadron avant de nommer quelqu'un à un grade.

82. Si tu es nommé caporal, tu devras remplir les fonctions d'un caporal. De ce fait, on peut te charger de rejoindre par téléphone les personnes incluses dans une liste, ou d'agir, à l'occasion, comme caporal de service.

83. Après chaque niveau d'entraînement réussi, et après avoir rempli certaines autres conditions préalables, p. ex., certains camps d'été, tu peux devenir admissible au grade suivant. Chaque nomination à un grade supérieur augmente tes responsabilités au sein de l'escadron. Lorsque tu deviendras sous-officier supérieur, tu seras encore plus profondément engagé dans le fonctionnement et l'administration de l'escadron.

84. Le cinquième niveau d'entraînement est un stage de formation pratique. À ce niveau, tu mettras en pratique les connaissances acquises au cours du «stage avancé» du niveau 4. Tu connaîtras à fond les différentes sections de l'escadron. Tu auras à planifier et à organiser certaines des activités de l'escadron et tu devras être en mesure d'occuper les fonctions propres au niveau 5.

Sujets		Niveaux de compétence			
		1	2	3	4
401	Exercice militaire	X	X	X	X
402	Instruction de l'exercice			X	X
403	Connaissances générales	X	X	X	X
404	Citoyenneté	X	X	X	X
405	Conditionnement physique	X	X	X	X
406	Mieux-vivre	X	X	X	X
408	Leadership			X	X
409	Techniques d'instruction			X	X
410	Art oratoire	X	X		
411	Reconnaissance d'aéronefs	X			
412	Installations aéronautiques	X			
413	Météorologie				X
414	Principes de vol		X		
415	Structures de la cellule	X			
416	Propulsion		X	X	
417	Navigation			X	X
418	Communications radio		X	X	X
419	Survie pour équipage de vol	X	X	X	X
420	Stage d'entraînement				X
421	Maniement d'armes/tir	X			

Figure 2-21 Programme par niveaux de compétence

85. La figure 2-22 donne la liste des camps d'été offerts après chaque niveau d'entraînement.

86. La liste des cours de la figure 2-22 peut varier de temps à autres à cause de révisions ou de modifications.

COURS DE FAMILIARISATION		
Niveau 1	Cours de formation de base	2 sem
Niveau 1	Musicien de base	3 sem
Niveau 1	Cours de musicien – Niveau 1	6 sem
COURS D'INTRODUCTION À LA SPÉCIALITÉ		
Niveau 2	Cours d'introduction au leadership	3 sem
Niveau 2	Survie pour équipage de vol	2 sem
Niveau 2	Cours d'introduction à l'aviation	3 sem
Niveau 2	Éducation physique et loisirs	3 sem
Niveau 2	Cours de musicien – Niveaux 2 et 3	6 sem
COURS DE SPÉCIALITÉ AVANCÉ		
Niveau 3	Cours de cadet-instructeur	3 sem
Niveau 3	Cours de pilotage de planeur	6 sem
Niveau 3	Moniteur en survie	6 sem
Niveau 3	Moniteur en Éducation physique	6 sem
Niveau 3	Moniteur de tir	6 sem
Niveau 3	Contrôleur aérien	6 sem
Niveau 3	Cours de formation technique	6 sem
Niveau 3	Sauveteur	6 sem
Niveau 3	Cours de musicien – Niveaux 4 et 5	6 sem
Niveau 3	Musique de service	6 sem
Niveau 4	Bourse de pilotage motorisé	7 sem
Niveau 4	Cours de leadership avancé	6 sem
PROGRAMME D'ÉCHANGES INTERNATIONAUX		
Niveau 5	Voyage d'échange international	3 sem

Figure 2-22 Exigences relatives au cours d'été

SECTION 10

LES DRAPEAUX DES CADETS DE L'AIR

LE DRAPEAU OFFICIEL DES CADETS DE L'AIR

87. Il n'y a qu'une seule configuration de drapeau pour tous les escadrons de Cadets de l'Aviation royale du Canada. Il consiste en un fond bleu aviation portant dans le coin supérieur gauche le drapeau canadien et dans le coin inférieur droit un cercle bleu royal orné d'un albatros et d'une feuille d'érable dorée. Ce drapeau a droit d'ancienneté sur la bannière d'escadron.

LA BANNIÈRE D'ESCADRON DES CADETS DE L'AIR

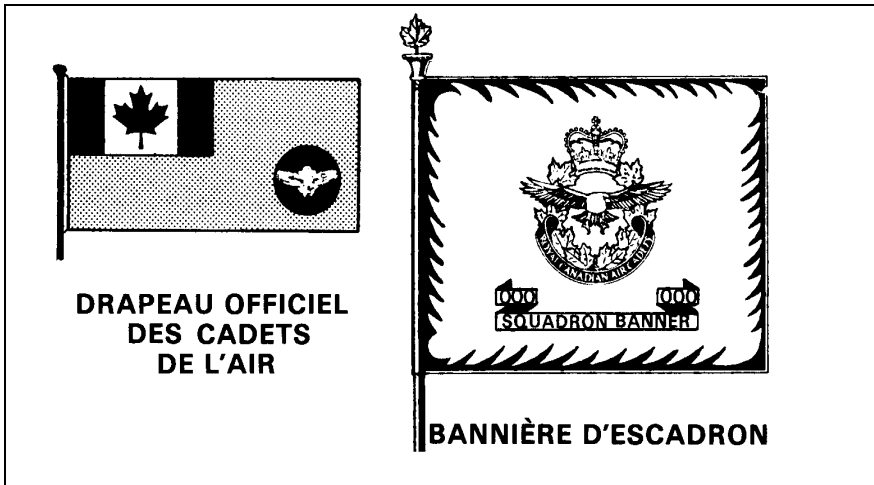


Figure 2-23 Drapeaux des cadets de l'air

88. L'utilisation de la bannière d'escadron a été autorisée dans les escadrons de cadets de l'air en 1963, par la Ligue des cadets de l'air. La configuration officielle est un fond bleu aviation des deux côtés, et la bannière est brodée au centre avec l'emblème des Cadets de l'Aviation

royale du Canada. Sous l'emblème est brodée une volute portant le nom et le numéro de l'escadron. La bannière des cadets de l'air n'est présentée et portée que par les membres de l'escadron auquel elle a été remise.

VÉRIFIE TES CONNAISSANCES

Voici quelques questions qui t'aideront à faire une révision de ce chapitre. Tu dois répondre à ces questions dans ton cahier de notes. Les réponses te serviront de référence rapides et permanentes, de même que de révision.

1. Dans la section 2, on te dit que tu as le devoir de te familiariser avec les différents ordres et règlements. Quelles autres tâches as-tu en tant que cadet de première année?
2. Tu as entendu parler des consignes d'incendie de ton escadron. Que dois-tu faire (selon les consignes d'incendie) si tu découvres un feu?
3. Qui est ton répondant?
4. Quel âge a ton escadron?
5. Ton escadron porte-t-il le nom d'une personne, d'un événement, d'une chose? Par exemple, 999 Général Lafrance ou 777 Phantom. Si tel est le cas, quelle est cette personne ou cette chose et pourquoi a-t-on donné son nom à l'escadron?

Qui occupe les postes suivants à ton escadron :

- a. commandant,
- b. officier d'approvisionnement,
- c. officier d'administration, et
- d. officier d'entraînement.



CHAPITRE 3

OBJECTIF DE RENDEMENT 404

CITOYENNETÉ

LE CANADA, TON PAYS

1. **Citoyenneté.** Qu'est-ce que ça veut dire pour toi? La plupart d'entre nous, surtout si nous sommes nés au Canada, tenons notre Citoyenneté pour acquise. Cependant, en tant que citoyen du Canada, nous avons certains droits et privilèges et aussi certaines responsabilités.

2. La «Charte canadienne des droits et libertés» garantit à tous les citoyens canadiens :

- a. le droit de vote aux élections fédérales et provinciales;
- b. le droit d'être candidat aux élections fédérales et provinciales; et
- c. le droit d'entrer au Canada, d'y rester ou d'en partir.

3. Les plus importants droits et privilèges d'un citoyen canadien sont de voter et de pouvoir se porter candidat à une élection. Seul un citoyen canadien peut voter et se porter candidat à une élection fédérale. La loi accorde le droit à certains résidents étrangers au Canada de voter et de se porter candidat à certaines élections provinciales, territoriales et municipales. Ces privilèges sont aussi des responsabilités. Personne n'est obligé de voter ou d'être candidat à une élection, mais notre démocratie dépend de la participation des gens.

4. Une personne qui devient citoyen canadien doit prononcer le serment suivant :

«Je, (nom au complet), déclare solennellement, que je serai fidèle, et que je porterai sincère allégeance à Sa Majesté la Reine Elizabeth II, Reine du Canada, à ses héritiers et à ses successeurs en conformité de la loi et que j'observerai fidèlement les lois du Canada et que je remplirai mes devoirs de citoyen canadien.»

5. Ce serment résume quelques-unes des responsabilités de chaque citoyen canadien. Voici ces responsabilités :

- a. être loyal envers le Canada;
- b. être loyal envers la Reine du Canada et son représentant, le gouverneur général;
- c. obéir aux lois canadiennes;
- d. respecter les droits des autres;
- e. respecter la propriété privée et publique;
- f. protéger le patrimoine canadien; et
- g. supporter les idéaux canadiens.

6. On peut naître citoyen canadien ou le devenir si l'on immigré au Canada en provenance d'un autre pays. Dans les deux cas, il faut devenir un bon citoyen. Être un bon citoyen ne veut pas seulement dire connaître le fonctionnement du gouvernement, c'est aussi une question de maturité et de responsabilité.

7. Un citoyen a plusieurs rôles à jouer dans la société. Il doit :

- a. être un bon voisin;
- b. connaître la différence entre le bien et le mal;
- c. se souvenir qu'il existe des nationalités et des cultures différentes; et
- d. participer aux activités communautaires.

8. Au Canada, nous vivons dans une société démocratique. Une démocratie, c'est le gouvernement par le peuple. Les citoyens du Canada influencent le processus de prise de décisions du gouvernement par l'intermédiaire des députés qu'ils ont élus.

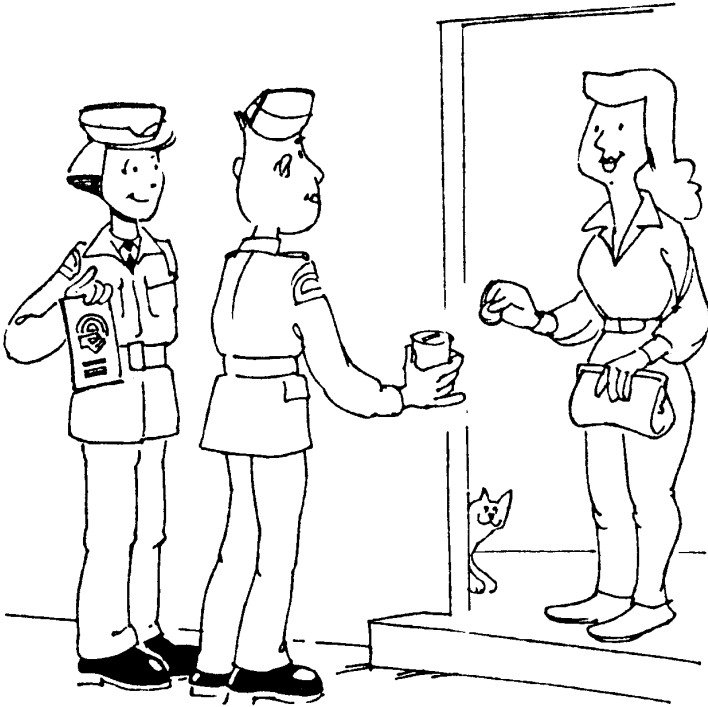
9. Un des buts de l'organisation des cadets est de «développer chez les jeunes les qualités de bon citoyen». Que peux-tu faire, à titre de cadet, pour être un bon citoyen?

10. Ton escadron participe sûrement à des événements tels que les cérémonies de l'Armistice et de la fête du Canada. En tant que bon citoyen, tu dois connaître le sens de ces événements auxquels tu participes. À quels autres événements qui célèbrent notre Citoyenneté peux-tu participer?

11. Tu peux aussi faire du travail bénévole dans ta communauté. Les hôpitaux et les maisons pour personnes âgées accueillent avec plaisir les bénévoles qui rendent la vie des pensionnaires plus intéressante. Quelles autres tâches bénévoles peux-tu accomplir pour être un bon citoyen?

12. La tolérance envers les autres est une qualité essentielle d'un bon citoyen. Nous devons être tolérants envers les personnes ayant des handicaps physiques ou mentaux; les minorités raciales; les autres religions et croyances; et tous ceux qui ont eu moins de chance que nous.

13. Comme tu le vois, c'est complexe, la citoyenneté. Il te faudra faire un effort pour devenir un bon citoyen. Conscient que tes actions affectent plusieurs personnes, tu dois agir selon tes responsabilités envers les autres. Tu dois te soucier du bien-être de ta famille et de la société, pas seulement du tien. Pour être un bon citoyen il faut participer, s'engager et contribuer. Les bons citoyens s'efforcent d'apporter une contribution dont le pays tout entier bénéficiera et non pas seulement chaque personne individuellement.



LE DRAPEAU NATIONAL

14. Au XV^e siècle, le drapeau britannique était la Croix de Saint Georges. C'est probablement le premier drapeau qui a flotté au Canada, apporté par l'explorateur Jean Cabot qui a atteint l'Amérique du Nord en 1496.

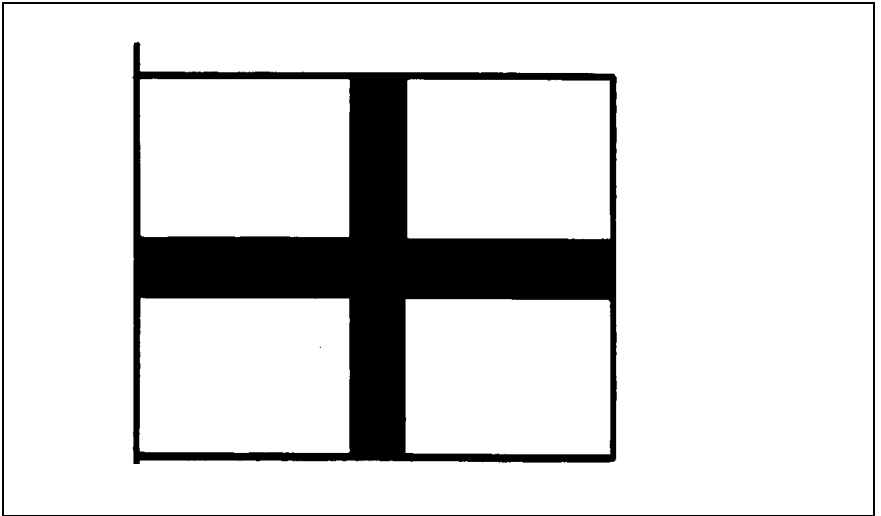


Figure 3-1 La Croix de Saint Georges

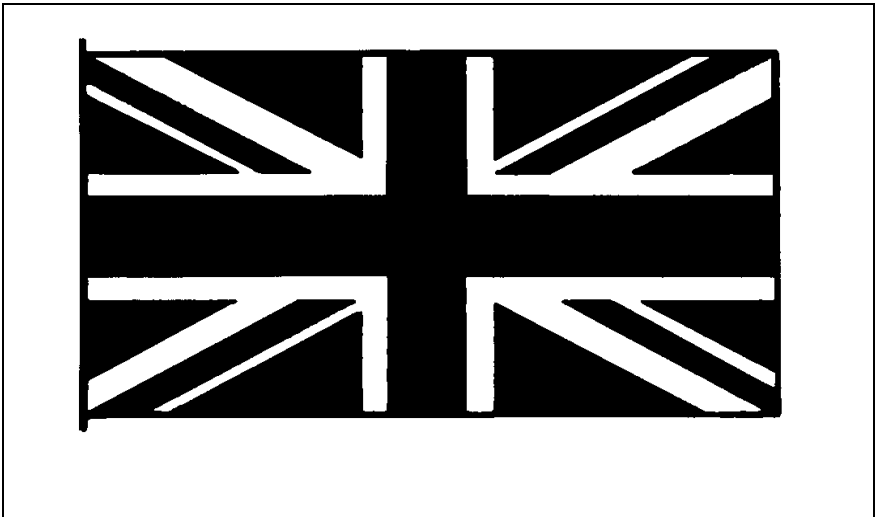


Figure 3-2 Le Union Jack

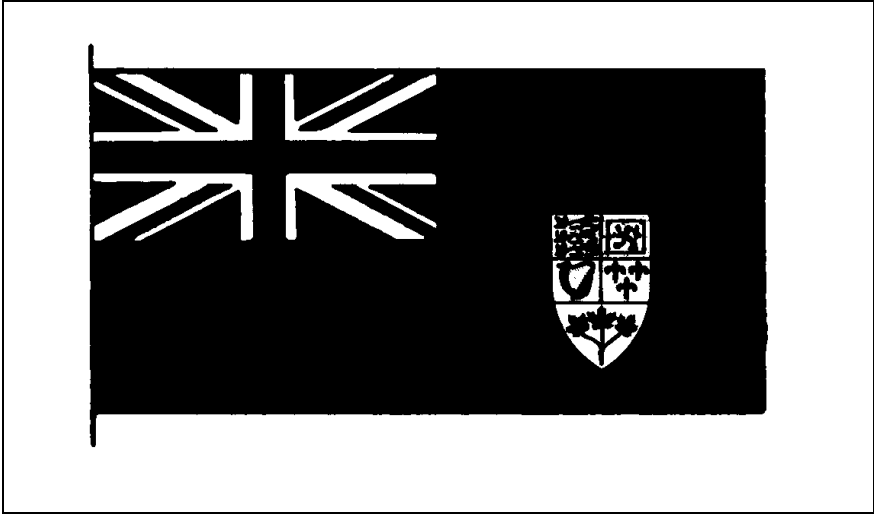


Figure 3-3 Le Red Ensign

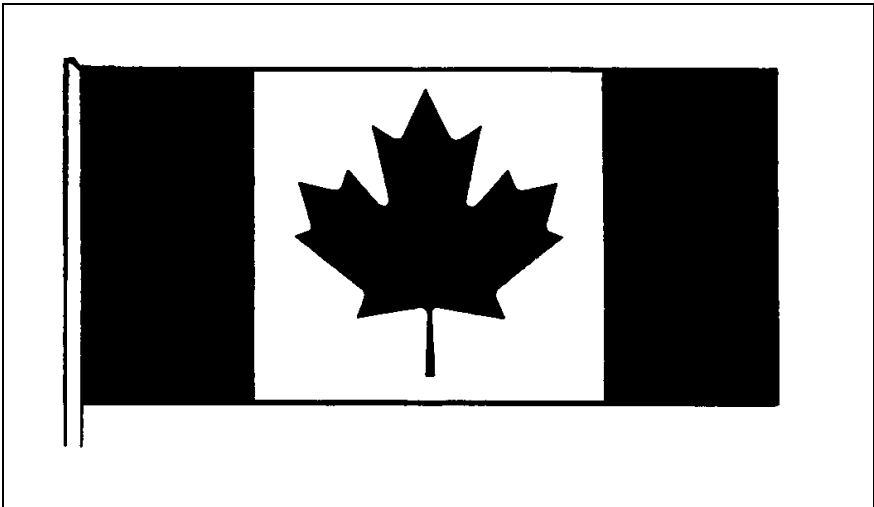


Figure 3-4 Le drapeau actuel du Canada

15. Le premier drapeau à flotter sur la colonie canadienne est celui de la France royale, hissé par Jacques Cartier quand il débarque à Gaspé en 1534.

16. Après sa création en 1606, le drapeau appelé Union Jack flotte au-dessus des colonies britanniques à Terre-Neuve et plus tard en Nouvelle-Écosse.

17. Le Red Ensign est créé en 1707. Son usage au Canada est autorisé en 1892 pour que le drapeau, orné du blason du Canada, puisse flotter sur les navires marchands canadiens. En 1924, un arrêté ministériel accorde la permission de hisser le Red Ensign canadien sur les édifices du gouvernement canadien à l'étranger. Un autre arrêté ministériel, en 1945, autorise l'utilisation de ce drapeau sur les édifices fédéraux au Canada et à l'étranger jusqu'à ce que le Parlement prenne des mesures concernant l'adoption d'un drapeau national.

18. Le drapeau national actuel est adopté par le Parlement et proclamé par Sa Majesté la Reine le 15 février 1965. Le drapeau est rouge, avec au centre un carré blanc qui contient une feuille d'érable à onze pointes.

19. Il est de mise pour les citoyens et les organisations du Canada de faire flotter le drapeau, mais il faut toujours s'assurer de suivre les normes prescrites, le drapeau devant être traité avec dignité et respect. Le drapeau est hissé chaque jour du lever au coucher du soleil sur tous les édifices du gouvernement, les aéroports, et les bases et établissements militaires canadiens au Canada et à l'étranger.

20. On salue le drapeau, mais on ne s'en sert pas pour saluer ou rendre hommage en l'abaissant ou autrement.

L'HYMNE NATIONAL

21. L'hymne national du Canada est le «Ô Canada!». La version originale a été écrite en français par Adolphe Routhier. La version officielle a été proclamée par le gouvernement canadien le 1^{er} juillet 1980 par la loi C-36. Chaque cadet devrait connaître les mots de l'hymne national dans au moins une des deux langues officielles. Les paroles de l'hymne national sont :

Ô CANADA!

Ô Canada! Terre de nos aïeux,
Ton front est ceint de fleurons glorieux!
Car ton bras sait porter l'épée
Il sait porter la croix
Ton histoire est une épopée
Des plus brillants exploits
Et ta valeur de foi trempée,
Protègera nos foyers et nos droits.
Protègera nos foyers et nos droits.

O CANADA!

O Canada! Our home and native land!
True patriot-love in all thy sons command.
With glowing hearts we see thee rise
The true North strong and free;
From far and wide, O Canada,
We stand on guard for thee.
God keep our land glorious and free!
O Canada, we stand on guard for thee.
O Canada, we stand on guard for thee.

VÉRIFIE TES CONNAISSANCES

Voici quelques questions qui t'aideront à penser à la citoyenneté telle qu'elle s'applique à toi.

1. À quelles activités liées à la citoyenneté ton escadron participe-t-il?
2. À quelles activités participes-tu, en dehors de celles des cadets, qui t'aident à devenir un bon citoyen?
3. De quelles autres façons essaies-tu de devenir un bon citoyen?



CHAPITRE 4

OBJECTIF DE RENDEMENT 405

ÉDUCATION PHYSIQUE

GÉNÉRALITÉS

1. La promotion de la forme physique est un des buts premiers du mouvement des cadets.
2. La forme physique est un élément essentiel de l'existence, et tu devrais y consacrer une partie agréable de ton temps. Bien des gens préfèrent les sports d'équipe compétitifs alors que d'autres n'aiment pas ce genre d'activités. Pour ceux qui n'aiment pas les sports d'équipe ou de compétition, il existe une foule d'autres activités intéressantes comme le ski, le patinage, la marche, le canotage, la bicyclette, etc.
3. Le Programme d'efficacité physique des cadets de l'aviation (PEPCA) est basé sur six tests qui donnent une idée générale de ta condition de rendement physique. Les six tests, dont chacun a un but bien précis, sont les suivants :
 - a. extension des bras (en appui facial) pour la force des bras et des épaules;
 - b. course-navette pour la vitesse, la force et l'agilité;
 - c. redressements partiels assis pour les muscles abdominaux;
 - d. saut en longueur sans élan pour la force et l'agilité;
 - e. course de 50 m pour la vitesse, la force et l'agilité; et
 - f. course d'endurance pour l'endurance.

ÉCUSSENS

4. Des écussons sont attribués selon le degré d'excellence atteint :
 - a. **Prix d'excellence.** Niveau d'excellence à toutes les épreuves du test;
 - b. **Or.** Niveau Or ou plus dans cinq des six épreuves, y compris la course d'endurance;
 - c. **Argent.** Niveau Argent ou plus dans quatre épreuves, y compris la course d'endurance; et
 - d. **Bronze.** Niveau Bronze ou plus dans quatre épreuves, y compris la course d'endurance.

5. L'origine de l'écusson est le TRIQUÈTRE qui est un symbole ancien du soleil, de la renaissance et de la prospérité. Le symbole du triquètre se retrouve sur des monuments qui datent d'aussi loin que 1300 avant J.-C. Il est intéressant de noter que les toutes premières utilisations du triquètre étaient reliées à la forme physique. Un bouclier portant ce symbole apparaît sur un vase donné en prix lors de compétitions à Athènes au VI^e siècle avant J.-C. (La figure 2-9 montre les écussons qui te seront remis et que tu porteras sur ton uniforme.)

PRÉPARATION

6. Une période d'entraînement de base préparatoire d'une durée de trois à quatre semaines environ peut être offerte par tes instructeurs. Un programme similaire peut aussi suivre le test pour améliorer les résultats.

7. Les six activités du PEPCA sont décrites aux figures 4-1 à 4-6. Les tableaux de normes, à partir desquels tes résultats sont calculés, sont illustrés aux figures 4-8 à 4-13. Ton instructeur expliquera l'utilisation de ces tableaux. À la figure 4-7, tu trouveras un exemple de tableau de progrès personnels. Ton instructeur devrait te remettre un de ces tableaux.

8. Le PEPCA est basé sur le Prix d'efficacité physique, un programme de Conditionnement physique Canada. Les illustrations sont reproduites avec l'autorisation du ministère de la Santé.

9. Si tu es déjà parvenu à un niveau de Programme d'efficacité physique à ton école, ou ailleurs, tu peux te le faire créditer à l'escadron. Tu auras sûrement à fournir une preuve de ta réussite à ce niveau. Vérifie la marche à suivre auprès de ton instructeur ou ton officier d'entraînement.

1 Extension des bras (en appui facial)

Équipement : Matelas de gymnase à surface dure ou de type «ensolite».

Position de départ : Le participant se couche à plat ventre sur le matelas, les mains sous les épaules, les jambes tendues et parallèles, les orteils recourbés pour être en contact avec le matelas.

Action : Le participant pousse avec ses bras jusqu'à ce que ces derniers soient en pleine extension, en gardant les jambes et le dos bien droits. Puis, il ramène son corps en s'aidant de ses bras, le dos aligné avec les pieds et la tête, jusqu'à ce que les coudes forment un angle de 90 degrés et que le haut des bras soit parallèle au sol. Le participant répète ce mouvement le plus grand nombre de fois possible.

Il n'y a pas de temps limite pour cette épreuve, mais les tractions doivent se faire sans interruption.

Le test prend fin pour les raisons suivantes :

- le sujet semble éprouver une douleur ou un malaise;
- le sujet n'arrive pas à maintenir un rythme régulier et doit se reposer (arrêter l'épreuve si le participant est en retard de plus de 3 répétitions);
- le sujet ne parvient pas à maîtriser la technique*, en dépit des corrections répétées de l'examineur (vous pouvez tolérer jusqu'à 3 corrections).

L'examineur devrait montrer la bonne façon de procéder et les fautes fréquemment commises et permettre aux participants de pratiquer l'exercice plusieurs fois avant la journée du test.

*Exemples de manque de technique :

- les genoux touchent le sol;
- le haut ou le bas du dos s'affaisse;
- le participant ne réussit pas à placer les bras en pleine extension;
- le participant ne réussit pas à former un angle de 90 degrés avec les coudes.

Un conseil administratif : 1) Demander à chaque participant de choisir un partenaire pour se familiariser avec l'angle de 90 degrés (coudes) désiré. Ce dernier s'assure que le participant a atteint l'angle voulu en plaçant la main sous l'épaule ou la poitrine de l'autre au moment où l'angle est atteint. Ainsi, chaque fois que le participant exécute une extension, il touchera la main de son partenaire sous sa poitrine ou son épaule pour qu'il sache quand il a atteint l'angle requis et combien d'extensions il a réussi. 2) Un participant qui pratique trop longtemps cette épreuve le jour même du test peut se fatiguer indûment. Utilisez votre bon jugement.



2 Course-navette

Équipement : Chronomètre, trois blocs de bois (ou sacs de fèves, etc.), deux lignes parallèles espacées de 10 m.

Instructions : Placer un bloc à côté du participant, juste derrière la ligne de départ, et les deux autres blocs juste derrière la ligne opposée.

Position de départ : Commencer le visage contre terre, le front sur la ligne de départ, et les deux mains de chaque côté de la poitrine.

Action : Au signal (« prêt ») **PARTEZ!**, les participants courent vers la ligne opposée, y ramassent un bloc, reviennent à la ligne de départ, laissent tomber le bloc et ramassent l'autre (font **l'échange**), courent vers la ligne opposée, échangent de bloc de nouveau et courent avec le bloc pour traverser la ligne de départ/arrivée avec le bloc.

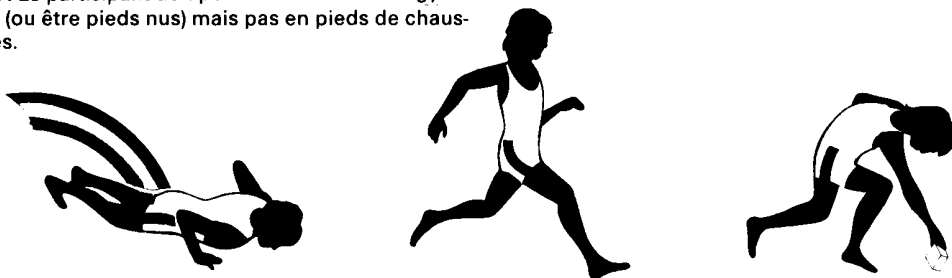
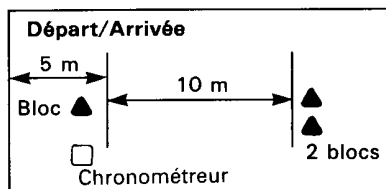
Nota : Le participant doit porter des souliers de gymnase (ou être pieds nus) mais pas en pieds de chaussettes.

S'assurer qu'il n'y ait pas d'obstruction en deça de la ligne de **départ/arrivée**.

Voir à ce qu'il y ait une période de repos adéquate entre les essais.

Score : Déclencher le chronomètre au signal « **PARTEZ** » et l'arrêter lorsque le participant traverse la ligne de départ/arrivée.

Au moment de l'épreuve, enregistrer le meilleur des deux essais au dixième de seconde près sur la fiche de résultats.



3 Redressements partiels assis

Équipement : Matelas de gymnase, métronome (réglé à 40 mesures par minute).

Position de départ : Le sujet est couché sur le dos, les genoux légèrement pliés à un angle de 140 degrés (de 6 à 10 cm du sol), les talons en contact avec le sol, les bras le long des cuisses, les doigts pointant vers les genoux.

Il n'est permis ni de stabiliser ni d'immobiliser ni de coincer les pieds.

Action : La première étape consiste à «redresser» l'ensellure lombaire (c'est-à-dire de faire basculer le bassin). Ensuite, il faut relever lentement la partie supérieure de la colonne en glissant les mains le long des cuisses jusqu'à ce que le bout des doigts touche les genoux. À ce moment, le tronc devrait être à un angle d'au plus 30 degrés par rapport au sol. Pendant le redressement, les talons doivent rester en contact avec le sol. Enfin, la tête du participant doit revenir effleurer la main du partenaire posée sur le sol, à la position initiale.

Le mouvement doit être exécuté **lentement** et bien maîtrisé de façon à prendre le même temps pour descendre. La cadence est de 20 redressements par minute ou 3 secondes par mouvement. Vérifier l'exactitude du métronome à l'aide d'un chronomètre.

Le sujet devra faire, sans interruption ni limite de temps, le plus grand nombre de redressements possible. L'examinateur devrait permettre aux participants de pratiquer l'exercice plusieurs fois avant la journée du test.



Le test prend fin pour les raisons suivantes :

- le sujet semble éprouver une douleur ou un malaise;
- le sujet n'arrive pas à maintenir un rythme régulier et doit se reposer (arrêter l'épreuve si le participant est en retard de plus de 3 répétitions);
- le sujet ne parvient pas à maîtriser la technique*, en dépit des corrections répétées de l'examinateur (vous pouvez tolérer jusqu'à 3 corrections).

***Exemples de manque de technique :**

- les talons quittent le sol;
- le participant ne glisse pas les mains le long de ses cuisses (il projette les mains en avant, ce qui n'est pas permis);
- le participant ne touche pas aux genoux;
- la tête ne touche pas la main du partenaire;
- l'angle voulu pour les genoux ou le tronc n'est pas respecté.

Un conseil administratif : 1) Placer un ballon, une serviette roulée ou autre objet approprié sous les genoux du sujet pour vous assurer qu'un angle de 140 degrés est maintenu pendant la durée du test. 2) L'examinateur devrait compter tout selon la cadence du métronome, surtout lorsqu'il s'agit de jeunes enfants. 3) Un participant qui pratique trop longtemps cette épreuve **la journée du test** peut se fatiguer indûment, Utilisez votre bon jugement. 4) Les élèves hésitent souvent à corriger la technique de leurs camarades et arrêteront rarement une épreuve malgré les infractions répétées au protocole.

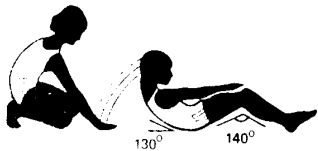


Figure 4-3 Redressements partiels assis

4 Saut en longueur sans élan

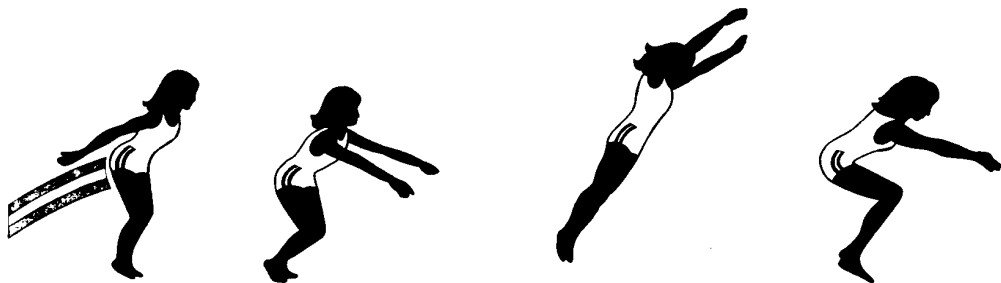
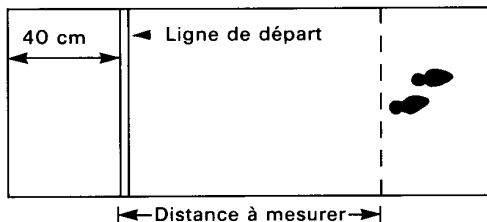
Équipement : Feuille d'ensolite de trois mètres ou matelas de gymnase à surface dure, galon à mesurer, règle métrique.

Instructions : Fixer une ligne de départ sur le matelas, avec du ruban-cache à environ 40 cm d'une extrémité du matelas. Mettre le galon à mesurer bien en place le long d'un bord du matelas, à partir de la ligne de départ.

Position de départ : On autorise autant d'essais de pratique que le temps le permet. Commencer les pieds légèrement séparés, la pointe des pieds derrière la ligne de départ.

Action : Plier les hanches, les genoux et les chevilles, pousser les jambes avec vigueur pendant que les bras balancent vers l'avant.

Score : Utiliser la règle métrique à la verticale derrière la marque de talon la plus rapprochée de la ligne de départ, jusqu'au galon à mesurer. Au moment du test, enregistrer le meilleur des deux essais au centimètre près sur la fiche de résultats.



5 Course de 50 m

Équipement : Un chronomètre pour chaque chronomètreur, une distance de 50 mètres avec espace pour freiner, 4 pylônes ou drapeau de départ.

Instructions : Délimiter une distance de 50 mètres. S'assurer que tous les participants portent des souliers de course.

Position de départ : Aligner les participants en quatre rangées derrière la ligne de départ, les chronomètreurs se plaçant à la ligne d'arrivée.

Action : Au signal (« prêt ») PARTEZI, le starter abaisse le drapeau et chaque participant court aussi vite que possible pour traverser la ligne d'arrivée.

Score : Du moment où le drapeau est abaissé jusqu'à ce que le participant traverse la ligne d'arrivée. Enregistrer au dixième de seconde près sur la fiche de résultats. Prévoir une période de repos suffisante entre les essais.

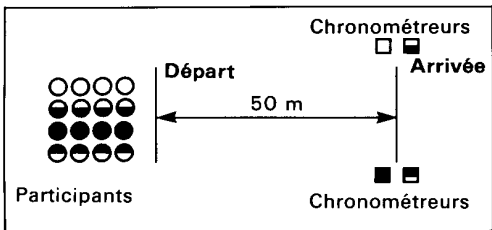


Figure 4-5

Course de 50 m

6 Course d'endurance

Équipement : Un chronomètre pour chaque chronomètreur, 4 pylônes ou drapeaux, drapeau de départ.

Instructions : Délimiter un carré de 50 mètres (ou des rectangles de 60 m x 40 m ou de 70 m x 30 m). S'assurer que tous les participants portent des souliers de course.

Position de départ : Placer un groupe de participants, avec un chronomètreur, à chaque coin. Le chronomètreur enregistre le temps de chaque coureur au verso de la fiche de résultats.

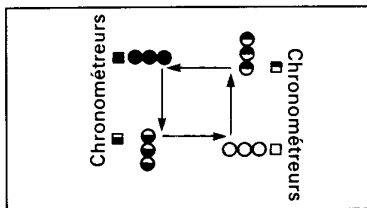
Informez les participants du nombre de tours de piste qu'ils devront parcourir (quatre tours, 6-9 ans; huit tours, 10-12 ans; douze tours 13-17 ans).

Expliquez aux participants qu'ils doivent conserver une allure égale, qu'ils doivent compléter la distance le plus vite possible, mais qu'ils doivent arrêter ou de préférence marcher s'ils ne peuvent plus continuer de courir.

Action : Au signal («prêts») PARTEZ! le drapeau est abaissé et tous les participants s'élancent.

Score : À la fin des tours de piste indiqués, enregistrer le temps écoulé en minutes et secondes sur la fiche de résultats.

Nota : Il est important d'accorder aux participants une courte période d'«échauffement» avant l'épreuve et une autre période de «relaxation» après l'épreuve. L'étirement des muscles des jambes avant et après l'épreuve aide à diminuer la tension musculaire. Encouragez les participants à continuer de marcher ou à prendre de profondes respirations pour une période de trois à cinq minutes.



Ton tableau de progrès personnels						
ÉPREUVES	Ext. des bras	Course-navette	Redress. partiels assis	Saut en longueur sans élan	Course 50 m	Course endur.
OBJECTIF						
Septembre						
Octobre						
Novembre						
Décembre						
Janvier						
Février						
Mars						
Avril						
Mai						
Juin						
Juillet						
Août						

Figure 4-7 Tableau des progrès personnels

1 EXTENSION DES BRAS (EN APPUI FACIAL)

(Nombre total)

Normes selon l'âge	Femmes						
	12	13	14	15	16	17	18
Excellence	20	21	20	20	24	25	25
Or	17	17	16	20	20	20	20
Argent	10	11	16	15	12	16	16
Bronze	2	4	3	7	4	7	7

(Nombre total)

Normes selon l'âge	Hommes						
	12	13	14	15	16	17	18
Excellence	31	39	40	42	44	53	53
Or	28	35	32	37	40	46	46
Argent	18	24	24	30	30	37	37
Bronze	9	11	13	20	22	23	23

Figure 4-8 Normes - Extension des bras (en appui facial)

2 COURSE-NAVETTE

(Arrondi au dixième de seconde près)

Normes selon l'âge	Femmes						
	12	13	14	15	16	17	18
Excellence	12,2	11,9	11,6	11,8	11,7	11,6	11,6
Or	12,5	12,3	12,0	12,2	12,0	11,9	11,9
Argent	13,1	19,0	12,7	12,9	12,6	12,6	12,6
Bronze	14,3	14,1	14,8	14,0	13,8	13,7	13,7

(Arrondi au dixième de seconde près)

Normes selon l'âge	Hommes						
	12	13	14	15	16	17	18
Excellence	11,7	11,4	10,9	10,8	10,5	10,4	10,4
Or	12,0	11,6	11,2	11,0	10,7	10,6	10,6
Argent	12,5	12,1	11,7	11,4	11,1	11,1	11,1
Bronze	13,7	13,5	12,7	12,4	12,1	11,9	11,9

Figure 4-9 Normes - Course-navette

3 REDRESSEMENTS PARTIELS ASSIS

(Nombre total)

Normes selon l'âge	Femmes						
	12	13	14	15	16	17	18
Excellence	50	59	48	38	49	58	58
Or	43	50	41	35	35	49	49
Argent	38	40	30	26	26	40	40
Bronze	19	22	20	15	16	26	26

(Nombre total)

Normes selon l'âge	Hommes						
	12	13	14	15	16	17	18
Excellence	64	59	62	75	73	66	66
Or	54	51	54	87	50	58	58
Argent	32	39	40	45	37	42	42
Bronze	22	28	24	26	24	25	25

Figure 4-10 Normes - Redressements partiels assis

4 SAUT EN LONGUEUR SANS ÉLAN

(Centimètres)

Normes selon l'âge	Femmes						
	12	13	14	15	16	17	18
Excellence	179	184	189	188	196	198	198
Or	171	170	181	181	187	190	190
Argent	158	163	162	185	173	174	174
Bronze	133	141	145	144	147	152	152

(Centimètres)

Normes selon l'âge	Hommes						
	12	13	14	15	16	17	18
Excellence	183	200	213	223	232	238	238
Or	176	193	206	215	224	231	231
Argent	184	177	199	202	211	220	220
Bronze	143	151	166	171	191	195	195

Figure 4-11 Normes - Saut en longueur sans élan

5 COURSE DE 50 m

(Arrondi au dixième de seconde près)

Normes selon l'âge	Femmes						
	12	13	14	15	16	17	18
Excellence	8,4	8,0	7,9	8,0	7,9	7,9	7,9
Or	8,6	6,2	8,1	8,2	8,1	8,0	8,0
Argent	9,2	9,7	8,6	8,7	8,6	8,5	8,5
Bronze	10,2	9,5	9,4	9,4	9,3	9,2	9,2

(Arrondi au dixième de seconde près)

Normes selon l'âge	Hommes						
	12	13	14	15	16	17	18
Excellence	8,1	7,7	7,4	7,2	7,0	6,9	6,9
Or	8,4	7,9	7,6	7,4	7,1	7,0	7,0
Argent	8,8	8,4	8,0	7,7	7,4	7,3	7,3
Bronze	9,7	9,2	8,8	8,4	8,0	8,0	8,0

Figure 4-12 Normes - Course de 50 m

6 COURSE D'ENDURANCE

(Minutes et seconds)

Normes selon l'âge	Femmes						
	1600 m		2400 m				
	12	13	14	15	16	17	18
Excellence	8:41	13:54	13:28	13:31	12:38	12:45	12:45
Or	9:18	14:33	14:18	14:01	13:22	13:31	13:31
Argent	10:26	16:12	15:51	16:02	16:44	15:19	15:19
Bronze	12:46	18:59	18:51	18:58	18:37	18:53	18:53

(Minutes et seconds)

Normes selon l'âge	Hommes						
	1600 m		2400 m				
	12	13	14	15	16	17	18
Excellence	7:41	11:31	10:43	10:23	10:08	10:08	10:08
Or	8:04	11:49	11:09	10:50	10:42	10:32	10:32
Argent	8:46	12:51	12:16	11:51	11:22	11:10	11:10
Bronze	10:31	15:35	14:40	14:46	14:08	13:33	13:33

Figure 4-13 Normes - Course d'endurance

406

MIEUX - VIVRE



CHAPITRE 5

OBJECTIF DE RENDEMENT 406

MIEUX-VIVRE

GÉNÉRALITÉS

1. Qu'est-ce que le «mieux-vivre»? Après avoir achevé ce cours, tu auras une meilleure idée de ce que c'est que de vivre mieux.
2. Ce cours s'échelonne sur toute l'année. Plusieurs conférenciers spécialistes seront invités à l'escadron pour parler de prévention des incendies, d'hygiène et de nutrition, des drogues, de l'alcool et du tabagisme. Il n'y aura pas d'examen officiel, mais tu dois assister aux conférences pour compléter ta première année d'entraînement.

NUTRITION

3. La figure 5-1 montre le Guide canadien de nutrition. En suivant les indications de ce guide, tu peux te préparer une vie saine basée sur une bonne nutrition.

SÉCURITÉ ET PRÉVENTION DES INCENDIES

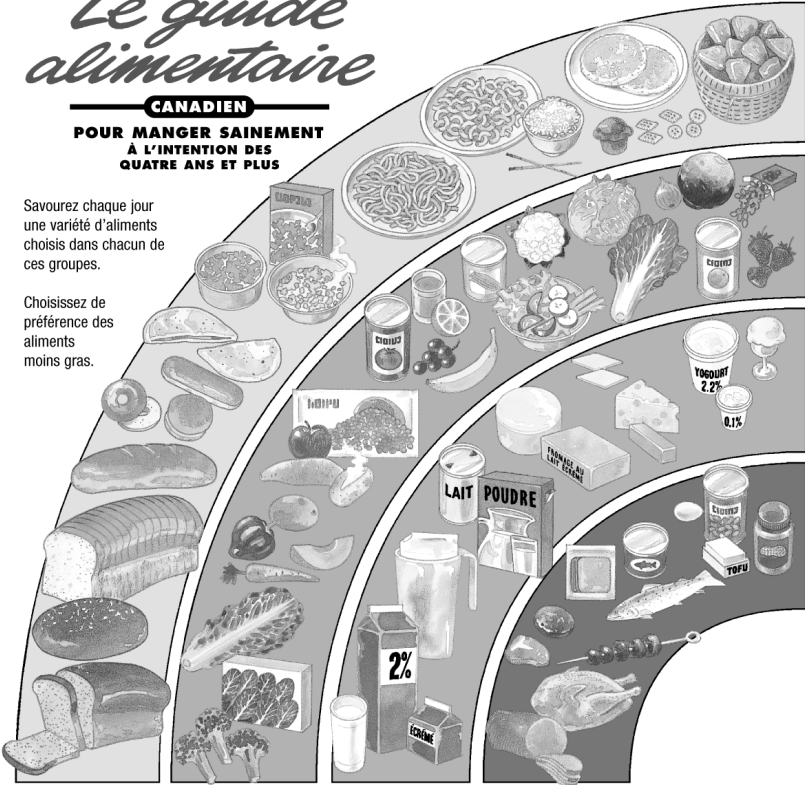
4. Les figures 5-2 et 5-3 illustrent et expliquent le fonctionnement des extincteurs. Le corps de pompiers de ta ville a plusieurs brochures de renseignements pratiques sur la sécurité et la prévention des incendies, et il les mettra à ta disposition ou à celle de l'escadron.

Le guide alimentaire

CANADIEN
POUR MANGER SAINEMENT
À L'INTENTION DES
QUATRE ANS ET PLUS

Savourez chaque jour une variété d'aliments choisis dans chacun de ces groupes.

Choisissez de préférence des aliments moins gras.



Produits céréaliers

Choisissez de préférence des produits à grains entiers ou enrichis.

Légumes et fruits

Choisissez plus souvent des légumes vert foncé ou orange et des fruits orange.

Produits laitiers

Choisissez de préférence des produits laitiers moins gras.

Viandes et substituts

Choisissez de préférence viandes, volailles et poissons plus maigres et légumineuses.

Canada



Figure 5-1 (feuille 1 de 12)

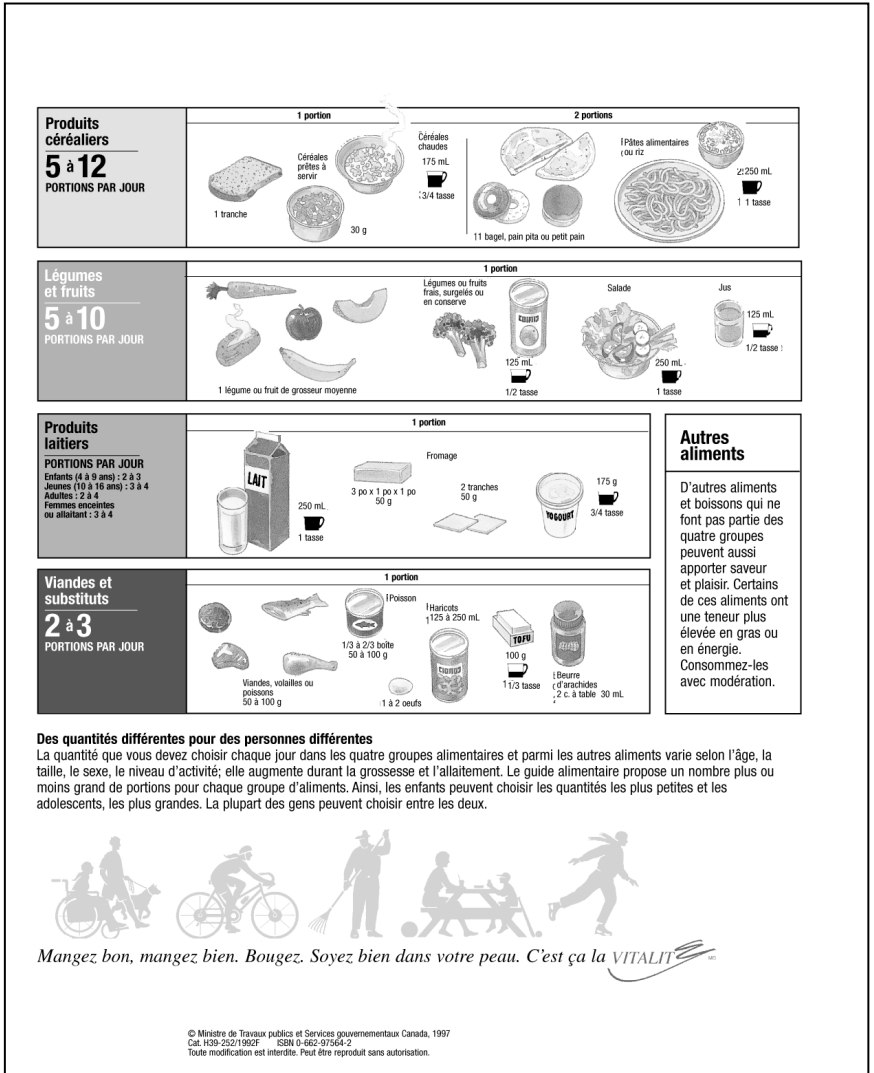


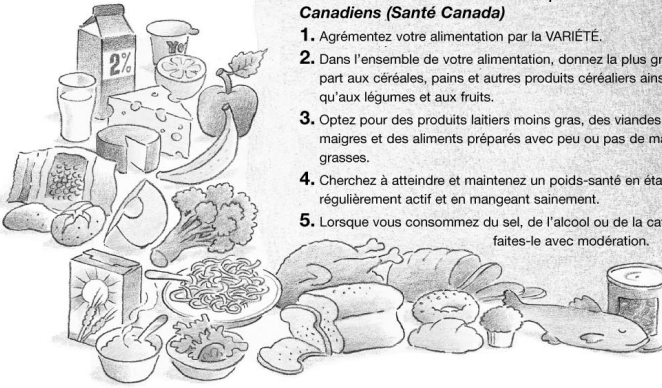
Figure 5-1 (feuille 2 de 12)

D'où vient le Guide alimentaire?

Les recommandations suivantes forment la base du **Guide alimentaire canadien pour manger sainement**.

Recommandations alimentaires pour la santé des Canadiens (Santé Canada)

1. Agrémentez votre alimentation par la VARIÉTÉ.
2. Dans l'ensemble de votre alimentation, donnez la plus grande part aux céréales, pains et autres produits céréaliers ainsi qu'aux légumes et aux fruits.
3. Optez pour des produits laitiers moins gras, des viandes plus maigres et des aliments préparés avec peu ou pas de matières grasses.
4. Cherchez à atteindre et maintenez un poids-santé en étant régulièrement actif et en mangeant sainement.
5. Lorsque vous consommez du sel, de l'alcool ou de la caféine, faites-le avec modération.



L'alimentation est une des bonnes choses de la vie. Les aliments égayent les réunions en famille ou entre amis. Les aliments nourrissent votre corps. Ils vous apportent l'énergie dont vous avez besoin pour la journée. Une alimentation variée et équilibrée peut aussi vous aider à conserver un poids-santé.

Vous n'avez pas à vous priver de vos aliments préférés pour être en bonne santé. Mais vous avez besoin de baser vos choix sur la variété et la modération. Laissez le **Guide alimentaire** vous aider.



Figure 5-1 (feuille 3 de 12)

Que vous dit le Guide alimentaire?

L'arc-en-ciel du Guide alimentaire donne des conseils sur le choix des aliments.

«Savourez chaque jour une variété d'aliments dans chacun de ces groupes.»

Essayez quelque chose de nouveau! Explorez l'arc-en-ciel des quatre groupes alimentaires. Découvrez le plaisir de manger des aliments de couleurs, de saveurs et de textures variées.

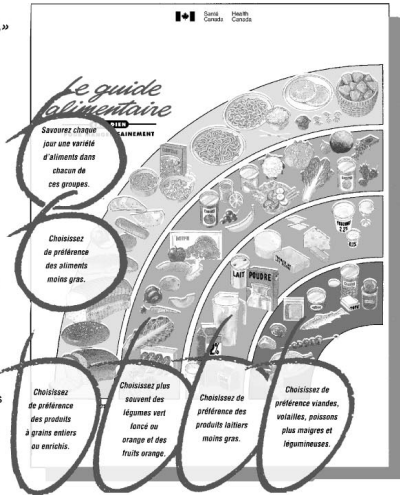
Les quatre groupes d'aliments fournissent les nutriments dont votre corps a besoin pour être en santé. Vous avez besoin de manger des aliments de chaque groupe parce que chaque groupe donne des nutriments différents. Il faut aussi choisir différents aliments **dans** chacun des groupes pour obtenir tous les nutriments. Regardez le tableau à la page suivante. Il énumère les principaux nutriments que chaque groupe vous apporte.

«Choisissez de préférence des aliments moins gras.»

Nous avons tous besoin de manger un peu de gras. Cependant, la plupart des gens en consomment trop. Vous pouvez manger moins gras en prenant plus de produits céréaliers, de légumes, de fruits et de légumineuses. Vous pouvez aussi choisir des produits laitiers, viandes volailles et poissons qui sont plus maigres.

Chacun des groupes comprend des aliments qui contiennent des matières grasses. Chaque jour savourez des aliments moins gras choisis dans chacun des groupes. Prenez de plus petites portions des aliments qui sont riches en gras.

Ainsi vous pourrez déguster vos aliments favoris tout en mangeant sainement.



Trucs pour manger moins gras

- Tartinez moins de beurre ou de margarine sur le pain ou les bagels.
- Mettez moins de vinaigrette dans vos salades ou choisissez-en une à teneur réduite en matières grasses.
- Découvrez le goût des légumes nature ou légèrement assaisonnés.
- Utilisez des produits laitiers écrémés ou partiellement écrémés dans vos recettes.
- Cuisez de préférence au four, à la vapeur ou aux micro-ondes. Mangez moins souvent des aliments frits.
- Servez les viandes, volailles et poissons avec des sauces à base de bouillon dégraissé ou de légumes.
- N'abusez pas des croustilles ou du chocolat.

Figure 5-1 (feuille 4 de 12)

«Choisissez de préférence des produits à grains entiers ou enrichis.»

Les produits à grains entiers (blé, avoine, orge, seigle ou autres) sont préférables parce qu'ils sont riches en amidon et en fibres. Les produits céréaliers enrichis sont un bon choix parce qu'on leur a ajouté certains des minéraux et vitamines qui avaient été perdus lors de la transformation. Régalez-vous de pains multigrains, de bagels de seigle foncé, de pâtes alimentaires enrichies, de riz brun, de céréales de son prêtes à servir ou de gruau.

«Choisissez plus souvent des légumes vert foncé ou orange et des fruits orange.»

Ces aliments sont plus riches en certains nutriments importants comme la vitamine A et la folacine. Savourez salades, brocoli, épinards, courges, patates douces, carottes, cantaloup ou jus d'orange.

«Choisissez de préférence des produits laitiers moins gras.»

Certains produits laitiers fournissent moins de gras et de Calories mais fournissent autant de protéines de haute qualité et de calcium. Lait, yogourt ou fromage : recherchez les produits moins gras. Lisez les étiquettes et choisissez les produits qui ont un pourcentage moins élevé de matières grasses (% M.G.). Vous profiterez ainsi de la saveur rafraichissante des produits laitiers moins gras.

«Choisissez de préférence viandes, volailles, poissons plus maigres et légumineuses.»

Une grande variété de viandes, volailles, poissons et fruits de mer sont maigres et permettent de manger moins gras sans se priver de nutriments importants. Prenez le temps de les dégraisser avant et après la cuisson. Cuisez-les au four, au grill, à la vapeur ou aux micro-ondes plutôt que de les frire. Vous pouvez aussi choisir des aliments comme les fèves au lard, la soupe aux pois ou une casserole de lentilles. Vous mangerez ainsi moins gras tout en augmentant votre consommation d'amidon et de fibres alimentaires.

Les nutriments clés dans le Guide alimentaire canadien pour manger sainement

Chaque groupe alimentaire est essentiel, car chacun fournit une combinaison différente de nutriments.

Produits céréaliers	Légumes et fruits	Produits laitiers	Viandes et substituts	Guide alimentaire
protéines		protéines	protéines	protéines
glucides	glucides	matières grasses	matières grasses	matières grasses
fibres	fibres			glucides
thiamine	thiamine		thiamine	fibres
riboflavine		riboflavine	riboflavine	thiamine
niacine		niacine	niacine	riboflavine
folacine	folacine	folacine	folacine	niacine
	vitamine C	vitamine B ₁₂	vitamine B ₁₂	folacine
	vitamine A	vitamine A		vitamine B ₁₂
		vitamine D		vitamine C
		calcium		vitamine A
fer	fer	zinc	fer	vitamine D
zinc	magnésium	magnésium	zinc	calcium
magnésium			magnésium	fer
				zinc
				magnésium

Figure 5-1 (feuille 5 de 12)

Que vous dit le Guide alimentaire?

Le tableau des portions du Guide indique la grosseur d'une portion pour différents aliments. Il explique aussi que les gens ont différents besoins alimentaires.

Les autres aliments, qu'est-ce que c'est?

Les autres aliments sont des aliments et boissons qui ne font pas partie des quatre groupes alimentaires.

Les autres aliments comprennent :

- les aliments contenant surtout des matières grasses, comme le beurre, la margarine, l'huile ou le saindoux;
- les aliments contenant surtout du sucre, comme les confitures, le miel, le sirop ou les bonbons;
- les grignotines grasses ou salées comme les croustilles (maïs, pomme de terre...) ou les bretzels;
- les boissons comme l'eau, le thé, le café, l'alcool ou les boissons gazeuses;
- les fines herbes, épices et condiments comme les marinades, la moutarde ou le ketchup.

On utilise ces aliments aux repas et aux collations. On les mange souvent avec des aliments des quatre groupes.

Un mot de plus à leur sujet

Eau

- Écoutez toujours votre soif. Buvez souvent de l'eau. Buvez davantage par temps chaud ou lors d'une activité intense.

Alcool

- Pour un adulte, boire modérément, c'est ne pas prendre plus d'une consommation par jour ou plus de 7 par semaine. Si vous prenez plus de 4 consommations rapprochées ou plus de 14 consommations par semaine, il y a risque pour votre santé et votre sécurité. Une consommation c'est :
 - 1 bouteille de bière (environ 350 mL);
 - 150 mL (environ 5 onces) de vin;
 - 50 mL (environ 1 once 1/2) de spiritueux.
- Si vous êtes enceinte ou que vous allaitez, évitez l'alcool.

Caféine

- Utilisez-en avec modération. On retrouve la caféine dans des boissons telles que café, thé ou colas et dans les aliments à base de cacao. Il y en a aussi dans des médicaments contre le rhume ou le mal de tête.

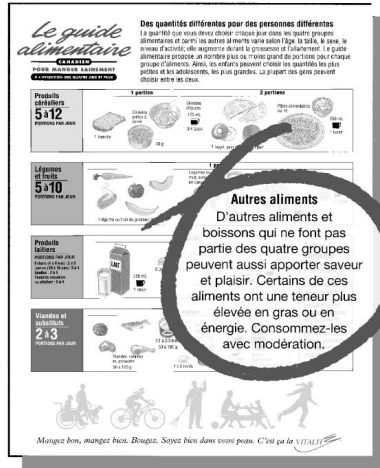


Figure 5-1 (feuille 6 de 12)

Quelle quantité d'aliments devrions-nous manger?

Puisque les gens ont besoin de différentes quantités d'aliments, le Guide alimentaire propose :

Un trop grand nombre de portions!

Ces quantités peuvent sembler considérables. Vérifiez d'abord vos besoins réels. Il se peut aussi que vous mangiez un plus grand nombre de portions que vous ne le pensez. Ainsi une assiettée de spaghetti peut représenter 3 à 4 portions de produits céréaliers et une boîte de jus, 2 portions de légumes ou de fruits.

Produits céréaliers

5 à 12

PORTIONS PAR JOUR

Produits laitiers

2 à 4

PORTIONS PAR JOUR

Enfants (4 à 9 ans) : 2 à 3 portions par jour
 Jeunes (10 à 16 ans) : 3 à 4 portions par jour
 Adultes : 2 à 4 portions par jour
 Femmes enceintes ou allaitant :
 3 à 4 portions par jour

Légumes et fruits

5 à 10

PORTIONS PAR JOUR

Viandes et substituts

2 à 3

PORTIONS PAR JOUR

La quantité d'aliments que vous devez choisir chaque jour dans les quatre groupes alimentaires et parmi les autres aliments varie. Elle varie selon l'âge, la taille, le sexe et le niveau d'activité de chaque personne. Elle augmente durant la grossesse et l'allaitement.

La plupart des gens ont des besoins supérieurs aux quantités les plus petites que le Guide suggère. C'est particulièrement vrai pour les femmes enceintes ou qui allaitent, les garçons à l'adolescence et les gens très actifs.

Des quantités différentes pour des personnes différentes

Voici quelques exemples montrant quelle quantité d'aliments on peut prendre dans une journée.

ALIMENTS	MARIE	PORTIONS	DAVID	PORTIONS	LOUISE	PORTIONS
Produits céréaliers	Marie a 5 ans. Pour combler ses besoins en nutriments et en énergie, Marie prend les quantités les plus petites que le Guide suggère pour chacun des quatre groupes. Elle mange aussi d'autres aliments.	5	David a 17 ans. C'est un nageur de compétition. Pour combler ses besoins en nutriments et en énergie, David prend les quantités les plus grandes que le Guide suggère pour chacun des quatre groupes. Il mange aussi d'autres aliments.	12	Louise a 35 ans et n'est pas très active. Comme la plupart des gens, elle varie la quantité d'aliments qu'elle prend d'un jour à l'autre pour combler ses besoins en nutriments et en énergie. Quand son appétit ou son niveau d'activité change, elle peut ajuster le nombre de portions et d'autres aliments qu'elle prend.	6
Légumes et fruits		5		10		7
Produits laitiers	En grandissant ou en devenant plus active, Marie pourra augmenter le nombre de portions qu'elle prend.	2	David a des besoins énergétiques plus élevés que la plupart des gens. À l'occasion, il peut même avoir besoin de prendre un nombre plus grand de portions que celui mentionné ci-contre.	4		2
Viandes et substituts		2		3		2
Autres aliments						



Figure 5-1 (feuille 7 de 12)

Et pour vous, qu'en est-il?

Qu'est-ce qu'une portion?

Le tableau des portions du Guide décrit les portions de différents aliments. Ainsi, dans les produits céréaliers, 1 tranche de pain = 1 portion, tandis que 1 bagel, 1 pain pita ou 1 petit pain = 2 portions.

La grosseur des portions dans le groupe Viandes et substituts varie. Par exemple, 1 portion = 50 à 100 grammes (g) de viande, volaille ou poisson. De cette façon 1 portion peut être plus petite pour un enfant et plus grosse pour un adulte.

Le Guide alimentaire propose deux systèmes de mesures : métrique et domestique. En effet, vous achetez et préparez les aliments en utilisant l'un ou l'autre de ces systèmes.

Cochez vos choix alimentaires d'une journée dans la grille ci-dessous. Le tableau des portions du Guide alimentaire vous donnera une idée de ce qu'est une portion pour chacun des groupes alimentaires. Vous pouvez reproduire cette grille. Vous pourrez alors suivre l'évolution de vos habitudes.

ALIMENTS

Produits céréaliers

<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
--------------------------	--------------------------	--------------------------	--------------------------	--------------------------	--------------------------	--------------------------	--------------------------	--------------------------	--------------------------	--------------------------	--------------------------	--------------------------	--------------------------

Légumes et fruits

<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
--------------------------	--------------------------	--------------------------	--------------------------	--------------------------	--------------------------	--------------------------	--------------------------	--------------------------	--------------------------	--------------------------	--------------------------

Produits laitiers

<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
--------------------------	--------------------------	--------------------------	--------------------------	--------------------------

Viandes et substituts

<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
--------------------------	--------------------------	--------------------------	--------------------------

Autres aliments

Si vous ne mangez pas beaucoup, il est important de choisir vos aliments avec soin. Par exemple, les femmes devraient choisir des aliments riches en fer comme la viande de bœuf ou de gibier, les céréales à grains entiers ou enrichies et les légumineuses. Fiez-vous à ce que dit l'arc-en-ciel du guide pour bien faire vos choix. Si vous mangez en petite quantité et que vous avez faim ou que vous perdez du poids, vous devriez peut-être augmenter le nombre de portions que vous prenez dans les quatre groupes ou ajouter d'autres aliments.

Énergie = Calories

Les aliments fournissent de l'énergie. L'énergie se mesure en Calories, kilocalories (kcal) ou en kilojoules (kJ). **Donc, plus il y a de Calories, plus vous recevez d'énergie.** En suivant le Guide vous obtiendrez entre 1800 et 3200 Calories par jour.

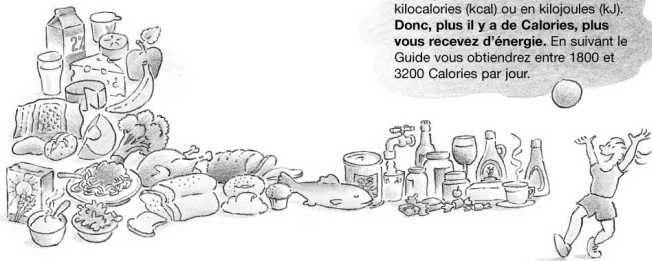
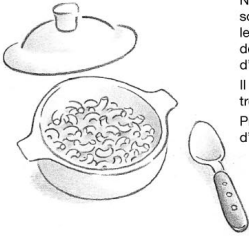


Figure 5-1 (feuille 8 de 12)

Lorsque les aliments deviennent des mets composés



Nous mangeons souvent des mets qui se composent de plus d'une sorte d'aliments. Les mets en casserole, le chili, la moussaka, la pizza, les spaghettis, les soupes, les ragoûts et les sandwichs comprennent des aliments provenant de plus d'un groupe alimentaire ainsi que d'**autres aliments**. Ces mets sont des mets composés.

Il n'est pas facile de savoir quelle quantité d'un groupe alimentaire se trouve dans des mets de cette sorte.

Prenez des **nouilles au thon en casserole** par exemple. Une portion d'environ 500 mL (2 tasses) peut comprendre :

- 2 portions de produits céréaliers (250 mL ou 1 tasse de pâtes)
- 1 portion de viande ou d'un substitut (50 g ou 1/3 boîte de thon)
- 1/2 portion de produits laitiers (125 mL ou 1/2 tasse de lait dans la sauce blanche)
- 1 portion de légumes ou de fruits (125 mL ou 1/2 tasse de pois, céleri et oignon)
- 1 **autre aliment** (5 mL ou 1 cuillerée à thé de beurre ou margarine dans la sauce)

Voici deux autres exemples :

Une petite (20 cm/8 po) **pizza au jambon, avec ananas et fromage**, peut comprendre :

- 3 portions de produits céréaliers (croûte de 20 cm/8 po)
- 1 portion de légumes ou de fruits (50 mL ou 1/4 tasse d'ananas et 50 mL ou 1/4 tasse de sauce tomate)
- 1 portion de produits laitiers (50 g de fromage)
- 1 portion de viande ou d'un substitut (50 g de jambon)

Une portion d'environ 400 mL (1 tasse 3/4) de **chili con carne** peut comprendre :

- 2 portions de légumes ou de fruits (125 mL ou 1/2 tasse de sauce tomate et 125 mL ou 1/2 tasse de poivron vert, d'oignon et de champignons)
- 2 portions de viande ou d'un substitut (125 mL ou 1/2 tasse de haricots rouges et 50 g de bœuf haché)

Pour évaluer combien de portions de chaque groupe alimentaire vous prenez en mangeant des mets composés, vous devez :

1. déterminer les principaux aliments qui composent le mets;
2. évaluer la quantité que vous avez mangé de chaque aliment;
3. en comparant au tableau des portions du Guide alimentaire, juger approximativement combien de portions ça représente.

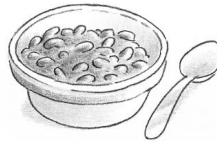


Figure 5-1 (feuille 9 de 12)

Que penser des suppléments?

Un supplément de multivitamines et de minéraux ne peut pas remplacer de bonnes habitudes alimentaires. Vous pouvez généralement combler vos besoins nutritionnels en mangeant une variété d'aliments choisis dans chacun des quatre groupes et d'autres aliments.

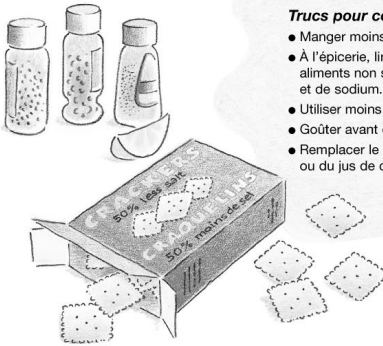
Certaines personnes peuvent avoir besoin de suppléments. Les femmes enceintes ont souvent besoin d'un surplus de fer et de folacine. Les personnes âgées qui ne s'exposent pas au soleil, qui ne mangent pas de margarine ou qui ne boivent pas suffisamment de lait peuvent manquer de vitamine D. Dans les régions où l'eau courante n'est pas fluorée, certains enfants de trois ans et plus peuvent prendre des suppléments de fluor.

Consultez un médecin ou une diététiste si vous songez à prendre un supplément de vitamines et de minéraux.



ET LE SEL DANS TOUT ÇA?

Le sel que nous mangeons, qu'il soit de table ou de mer, c'est presque toujours du chlorure de sodium. La plupart des gens devraient diminuer leur consommation de sel et de sodium car elle dépasse de beaucoup leurs besoins.



Trucs pour consommer moins de sel :

- Manger moins de ces grignottes très salées.
- À l'épicerie, lire les étiquettes. Choisir des aliments non salés ou contenant moins de sel et de sodium.
- Utiliser moins de sel à table et pour la cuisson.
- Goûter avant de saler.
- Remplacer le sel par des fines herbes, des épices ou du jus de citron.

Figure 5-1 (feuille 10 de 12)

Pour faire un tout

PRENEZ PLAISIR À...

- **bien manger**
- **être actif**
- **être bien dans votre peau**

Bien manger n'est qu'une façon de jouir de la vie. Il est aussi important d'être actif et de se sentir bien dans sa peau.

Bien manger, c'est suivre le **Guide alimentaire canadien pour manger sainement**. Consultez cette brochure pour bien faire vos choix. Votre alimentation peut être à la fois une source de plaisir et de santé.

Être actif, c'est intégrer l'activité physique à la vie de tous les jours. Être actif vous aidera à équilibrer votre poids, à renforcer votre cœur, vos poumons et vos muscles. Découvrez des façons plaisantes d'être actif. Marchez un bout de chemin à l'aller et au retour du travail. Allez patiner, nager ou faire une randonnée. Jouez à la balle avec vos enfants.

Être bien dans sa peau, c'est avoir confiance en soi. La meilleure façon d'être bien dans sa peau, c'est de s'accepter tel qu'on est. Aussi, soyez tolérant envers vous-même.

Un corps sain peut se présenter sous de multiples formes. Avoir un poids-santé, ce n'est pas nécessairement être mince. C'est avoir un poids qui vous permet de mener une vie active et d'être moins susceptible d'avoir des problèmes de santé.

Abordez la vie avec fraîcheur. Prenez plaisir à bien manger, à être actif et bien dans votre peau. C'est ça, la vitalité.



VITALITÉ



Figure 5-1 (feuille 11 de 12)

Êtes-vous prêt à suivre le Guide?

Maintenant que vous avez lu cette brochure, demandez-vous si vous choisiriez...

- une variété d'aliments dans chacun des quatre groupes.
- selon les quantités suggérées pour chacun des quatre groupes.
- de préférence des produits céréaliers à grains entiers ou enrichis.
- plus souvent des légumes vert foncé ou orange et des fruits orange.
- de préférence des produits laitiers moins gras.
- de préférence des viandes, volailles et poissons plus maigres et des légumineuses.
- d'autres aliments, selon vos besoins.
- des aliments préparés avec peu ou pas de matières grasses.
- de savourer régulièrement un repas en famille ou entre amis.
- d'être actif tous les jours.



Figure 5-1 (feuille 12 de 12)

Voici comment fonctionnent la plupart des extincteurs

1. Même si la plupart des extincteurs fonctionnent de la façon dont nous l'indiquons, il existe certaines exceptions. Lisez bien le mode d'emploi de votre extincteur. Mémorisez le mode d'emploi de l'extincteur que vous pourrez utiliser.

2. Si un feu se déclare, appelez d'abord le service des pompiers. Faites sortir tout le monde. Puis combattez seulement les petits incendies. Si le feu prend de l'ampleur, sortez. Fermez les portes pour empêcher le feu de se propager.

3. Assurez-vous d'utiliser l'extincteur convenant au type d'incendie que vous combattez, car autrement, vous risquez d'aggraver la situation. L'erreur courante (sinon fatale) est d'utiliser de l'eau (A) pour un feu de friture ou un feu d'appareils électriques (B ou C).

Suivez bien les directives

1. Tirer

Tirez sur la goupille. Sur certains appareils, il faut dégager un verrou de sécurité, presser sur un percuteur, inverser la bouteille ou exécuter d'autre manoeuvres.

2. Diriger le jet

Diriger l'ajutage de l'extincteur (le cornet de protection ou le tuyau) à la base des flammes.

3. Presser

Pressez sur la poignée.

4. Balayer

Balayez la base des flammes. Attendez pour voir si le feu se rallume. Videz tout le contenu de l'extincteur.

Les extincteurs à mousse et à eau fonctionnent de façon légèrement différente. Lisez bien le mode d'emploi.

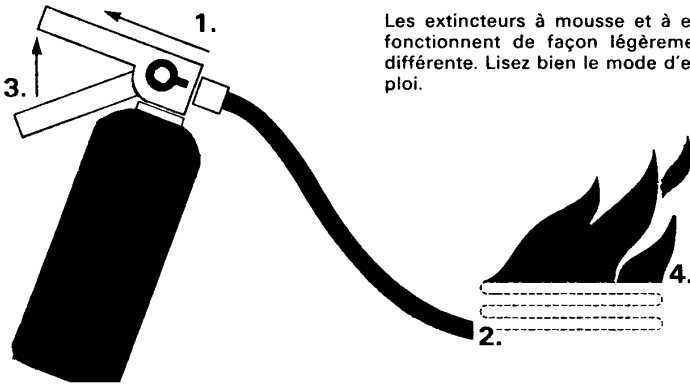


Figure 5-2 Utilisation d'un extincteur

**Voici
votre abécédaire
des extincteurs
portatifs**

Vous désirez acheter un extincteur pour la maison

Si vous envisagez d'acheter un seul extincteur, sachez qu'un extincteur à poudre polyvalente étiqueté ABC convient à la plupart des incendies: bois, papier et tissus, liquides inflammables ou appareils électriques.



Si vous achetez plus d'un extincteur, placez un extincteur de type BC dans la cuisine, un de type A dans le salon et un de type ABC dans le sous-sol ou le garage.



Matières combustibles usuelles

Pour les feux de papier, de bois et les incendies se déclarant dans les rideaux et les meubles rembourrés, employez un extincteur de type A.



Liquides inflammables

Pour les feux de mazout, d'essence, de peinture, de graisse de cuisson, de solvants et d'autres liquides inflammables, utilisez un extincteur de type B.



Équipement électrique

Pour les feux se déclarant dans le câblage, les boîtes à fusibles, les conducteurs et les autres sources d'alimentation électrique en électricité, servez-vous d'un extincteur de type C.



Métaux

Pour certains métaux, comme le magnésium et le sodium, utilisez des extincteurs spéciaux à poudre sèche de type D.

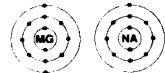


Figure 5-3 Catégories de feux

410

A
R
T

O
R
A
T
O
I
R
E



CHAPITRE 6

OBJECTIF DE RENDEMENT 410

ART ORATOIRE

1. Dans ce chapitre, tu apprendras les éléments de l'art oratoire. Il te sera utile, à plusieurs moments de ta vie, d'être en mesure de t'exprimer efficacement.

2. Les principes de l'art oratoire se retrouvent sous trois thèmes : personnalité, préparation et présentation. On les appelle les trois «P».

PERSONNALITÉ

3. On affirme que la personnalité des gens se compose en réalité de l'attitude, de l'apparence et de la voix.

a. **Attitude.** Il faut considérer les éléments suivants :

- (1) L'approche à adopter envers un subalterne, un égal, et un supérieur doit être différente selon le cas. Rappelle-toi qu'un subalterne te jugera par la façon dont tu t'adresses à lui. Traite tes égaux selon le degré de familiarité que tu entretiens avec eux. Ne t'impose pas à quelqu'un qui ne veut évidemment pas ta compagnie. Tes supérieurs doivent être abordés avec courtoisie et respect, quels que soient les sentiments intimes ou personnels que tu éprouves envers ces personnes. Ne sois jamais familier avec un supérieur, à moins que le supérieur ne le demande, et jamais devant tes subalternes.
- (2) La plupart des orateurs sont nerveux devant un auditoire, mais les plus expérimentés ont appris à maîtriser leurs craintes. La meilleure façon d'éviter un échec est de se préparer avec soin. Il faut une attitude confiante, posée, et enthousiaste, qui laisse voir ton désir d'établir un contact visuel avec tes auditeurs et de t'adresser à eux, et non pas seulement de parler devant eux.

- b. **Apparence.** L'apparence extérieure peut être un facteur déterminant dans le succès ou l'échec d'un exposé, car les premières impressions sont souvent celles qui demeurent. Tu dois toujours avoir une tenue impeccable, une apparence soignée. Tes gestes doivent être naturels et appuyer, et non pas démentir, tes paroles.
- c. **Voix.** Pour parler en public, il faut acquérir et cultiver une bonne voix d'orateur. Fais bien attention aux éléments suivants :
- (1) **Le ton.** Varie ton intonation.
 - (2) **Le volume.** Varie la force de ta voix et ajuste-la aux conditions du moment.
 - (3) **Le rythme.** Varie la vitesse à laquelle tu parles. Prends en considération le nombre d'auditeurs, leur habileté à comprendre et le fait qu'un texte plus difficile demande un rythme plus lent.
 - (4) **La qualité.** Une voix agréable doit être claire, sonore et d'une hauteur raisonnable. Pense à ce que tu dis et sois attentif à tes paroles – ce faisant, tu ajouteras à la qualité de ta voix.
 - (5) **L'articulation.** C'est le parler clair, ou la clarté avec laquelle tu articules les parties de chaque mot. Ouvre la bouche en parlant et assure-toi d'être immédiatement intelligible pour tous tes auditeurs.
 - (6) **Les pauses.** Elles doivent être planifiées et définies. Des pauses claires amènent de la variété et de l'intérêt. Elles doivent ponctuer ton discours, non pas le déformer.
 - (7) **La prononciation.** Apprends à prononcer les mots correctement afin d'acquérir de la confiance et d'éviter l'attention indésirable provoquée par une erreur.

PRÉPARATION

4. Pour les discours impromptus, tu n'auras pas le temps de te préparer, mais tu peux décider quel en sera le point central, et penser à une introduction et à une conclusion efficaces. Prépare-toi mentalement, révise les éléments principaux dans ta tête, prends une grande respiration, et essaie de te détendre.

PRÉSENTATION

5. Les gestes que tu fais en parlant peuvent souvent appuyer efficacement ton discours, mais ils ne doivent pas être planifiés. Bouge naturellement, non comme un robot. Évite de sauter d'un pied sur l'autre ou de jouer avec clés objets, comme une craie, en parlant aux gens. Ces distractions peuvent devenir très agaçantes. Commence ton discours en annonçant le sujet et fait en sorte que le corps du discours corresponde au sujet. La façon la plus efficace de terminer un discours est de faire un résumé de ce que tu viens de dire. Ton auditoire se remémore ainsi l'ensemble du discours, et l'exposé se termine de façon satisfaisante.

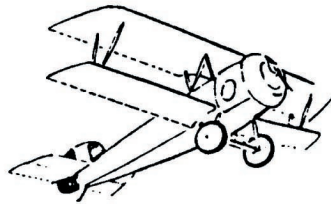
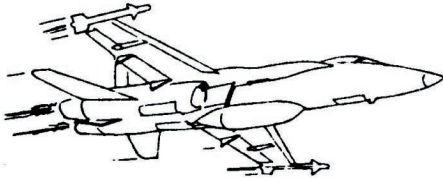
VÉRIFIE TES CONNAISSANCES

À titre d'évaluation pour ce chapitre, tu devras présenter un petit exposé d'une minute à ta classe, sur un sujet que tu connais bien : toi-même. Ne sois pas trop nerveux. Rappelle-toi les points que tu as appris en classe sur l'art oratoire.

411

RECONNAISSANCE

D
-
A
É
R
O
N
E
S



CHAPITRE 7

OBJECTIF DE RENDEMENT 411

IDENTIFICATION D'AÉRONEFS

GÉNÉRALITÉS

1. Pendant des milliers d'années, les humains ont été fascinés par le vol des oiseaux. Dans la mythologie de la Grèce antique, Dédale et son fils Icare se construisaient des ailes de plumes et de cire dans l'espoir de voler. Le mythe dit qu'Icare a effectivement volé, mais trop près du soleil qui a fait fondre ses ailes. Icare a fait la culbute et est tombé dans la mer. Bien sûr, l'histoire d'Icare est un mythe, mais elle montre bien que les humains tentent de voler depuis des siècles.

2. C'est au début des années 1500 que les premières esquisses d'une machine capable de voler ont été produites. Léonard de Vinci a dessiné un hélicoptère miniature et a étudié à fond le vol des oiseaux. Les notes laissées par de Vinci étaient remplies de «machines volantes» qui n'ont pourtant jamais quitté le sol. Mais elles avaient quand même devancé l'invention de l'hélicoptère moderne de près de 500 ans!

3. Un aéronef peut être défini comme étant «tout appareil capable de s'élever ou de circuler dans les airs». On peut donc affirmer sans peur de se tromper que les planeurs, les avions, les ballons, les dirigeables, les ailes volantes, etc., sont des aéronefs. Les humains ont pris beaucoup de temps à faire la conquête du ciel, mais depuis qu'ils y sont parvenus des progrès incroyables ont été enregistrés. Il est aujourd'hui pratiquement impossible de regarder le ciel sans voir au moins un type d'aéronef circuler au-dessus de nos têtes. Le ciel est devenu une autoroute vers les étoiles qui se veut parfois très achalandée! Savais-tu qu'il est possible de voyager partout dans le monde en moins de 24 heures! Il nous est maintenant possible d'atteindre d'autres planètes en voyageant plus rapidement que la vitesse du son! C'est incroyable quand on pense que le tout premier vol d'un avion motorisé s'est déroulé en 1903, alors que les frères Wright ont parcouru la distance de 852 pieds au-dessus du sol à bord de leur «Flyer III» et ce, en 59 secondes. Ce vol était alors considéré comme un des exploits les plus remarquables des humains!

4. Pour bien apprécier les progrès fulgurants réalisés dans le domaine de l'aéronautique et pour bien comprendre leur impact sur notre vie, il suffit de savoir que les navettes spatiales peuvent aujourd'hui atteindre le cosmos en quelques minutes seulement, que l'astronaute russe Yuri Gagarin a fait le tour de la Terre en moins de deux heures en 1961 et que l'explorateur portugais Fernand de Magellan a eu besoin de plus de trois ans pour faire le tour de la Terre à bord de son navire! Incroyable, n'est-ce pas?

BALLONS/DIRIGEABLES

5. Les frères Joseph et Étienne Montgolfier ont été les instigateurs du premier vol d'un aéronef en 1783. Leur théorie était que la fumée émanant d'une cheminée était un gaz plus léger que l'air, et qu'en «emprisonnant» ce gaz à l'intérieur d'un récipient très léger, ce dernier s'élèverait dans les airs. Après plusieurs tentatives, leur ballon s'éleva jusqu'à une altitude de 6 000 pieds. Quelques semaines plus tard, ils ajoutèrent un panier au ballon afin de transporter les «voyageurs de l'air»... un mouton, un coq et un canard! Au mois de novembre 1783, la «Montgolfière» des frères Montgolfier transporta deux hommes pendant 35 minutes sur une distance de cinq milles et demi. La chaleur requise pour permettre au ballon de s'élever était produite en brûlant des gaz inflammables tels que l'hydrogène et l'hélium. Les risques d'incendies étaient cependant trop élevés, ce qui mena au développement de brûleurs au propane utilisés dans les ballons modernes .

6. Le principal inconvénient des ballons à air chaud est qu'il est impossible de les diriger, leur vol dépend uniquement de la direction et de la force du vent. C'est pourquoi les dirigeables ont été inventés. Contrairement au ballon, les dirigeables sont équipés de matériel de propulsion qui permet au pilote d'orienter la direction du vol. Une hélice a été ajoutée pour aider lors des décollages et des atterrissages. Le premier dirigeable a été l'oeuvre du français Henri Giffard en 1852. La popularité des dirigeables s'est accrue vers 1900 alors qu'ils ont été utilisés comme moyen de transport. Ils ont aussi servi de convois d'escorte lors de la Première Guerre mondiale. Les dirigeables étaient l'équivalent, dans les airs, des grands navires sur la mer. Ils étaient les plus gros aéronefs autorisés à circuler dans le ciel. Leur taille immense ainsi que leur forme de cigare les rendaient par ailleurs facilement identifiables.

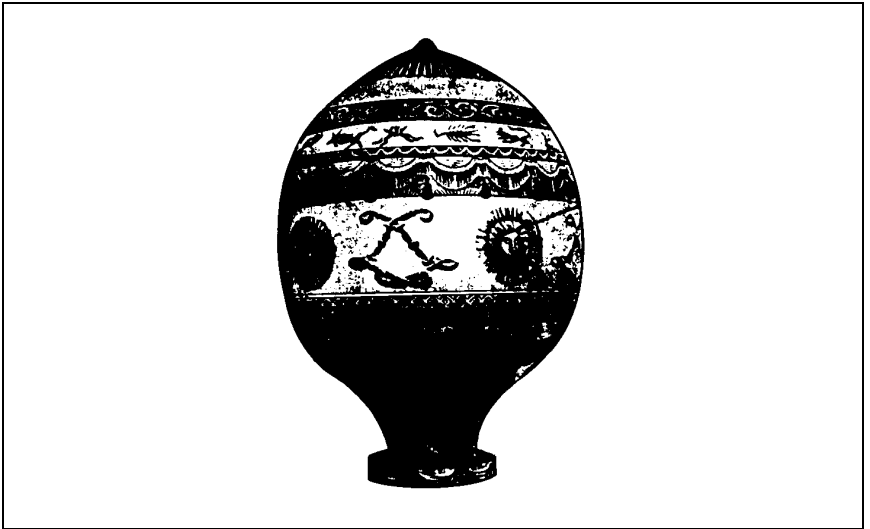


Figure 7-1 Montgolfière

7. As-tu déjà entendu parler du comte Ferdinand Von Zeppelin? Zeppelin était un constructeur d'aéronefs allemand qui ajouta une structure rigide au dirigeable, rendant ainsi possible le transport de passagers. Ses aéronefs étaient communément appelés **Blimps** à cause de leur structure extérieure flexible (anglais «limp»), qui pouvait prendre une forme arrondie avec l'aide d'une structure d'aluminium. Le comte Zeppelin construisit plusieurs versions de cet aéronef, dont le modèle «B» (B-Limp). Son dirigeable le plus célèbre a cependant été le Hindenberg. Ce dernier mesurait 880 pieds de long et pouvait transporter 100 passagers. Le Hindenberg représentait ce qui se faisait de mieux à l'époque; il pouvait atteindre la vitesse de 130 km/h et traverser l'océan Atlantique en moins de 60 heures. Il était rempli d'hydrogène, un gaz très inflammable. En 1937, le Hindenberg prit feu et fut détruit en seulement 34 secondes, tuant du même coup 30 passagers. Cet incident marqua la fin du règne commercial du Zeppelin. Les dirigeables furent utilisés lors de la Deuxième Guerre mondiale, mais la popularité croissante des avions força presque leur abandon.

8. Quelques dirigeables sont encore utilisés de nos jours, mais ils ne servent plus pour le transport de passagers. Ils servent maintenant surtout pour la surveillance aérienne et à des fins publicitaires. Le dirigeable moderne le plus célèbre est sans aucun doute le «Mayflower» qui est la propriété de la compagnie de pneu «Goodyear». Tu peux l'apercevoir lors de la télédiffusion d'événements sportifs à grands déploiements comme les Jeux olympiques.

PLANEURS

9. Bien avant de connaître du succès avec le ballon, les humains rêvaient de voler comme les oiseaux; allant même jusqu'à tenter de copier leur vol en attachant des «ailes» à leurs bras. Toutes les tentatives en ce sens ont échoué, certaines de manière tragique. L'Allemand Otto Lilienthal a par contre réussi ce qui semblait jusqu'alors impossible, lorsqu'il a dessiné une aile volante en 1895. Lilienthal s'accrochait à la structure de l'aile par les bras et contrôlait la direction en faisant balancer son corps à gauche ou à droite; il était d'ailleurs le premier à contrôler la direction de son appareil. Lilienthal ne se doutait sûrement pas que son invention allait plus tard devenir un des sports les plus populaires au monde, le vol libre. Les ailes volantes d'aujourd'hui n'ont pas tellement changé si ce n'est pour les matériaux utilisés dans la construction et leur style plus moderne... bien entendu! Ils ne sont équipés d'aucun moyen de propulsion et utilisent les courants d'air chaud ascendant pour demeurer dans les airs.

10. Les frères Wright, qui sont réputé pour avoir effectué le premier vol d'un avion motorisé, ont débuté leur apprentissage avec ce qui pourrait être considéré comme l'ancêtre du planeur moderne. Inspirés par les recherches de Lilienthal, ils ont effectué des centaines de vols à bord de leurs planeurs avant d'utiliser la même technologie avec leur avion. Les frères Wright ont perfectionné la technologie qui permettra des lors d'exercer un contrôle sur la direction de l'avion. Jusqu'à cette époque, même les planeurs ne pouvaient voler qu'en ligne droite!

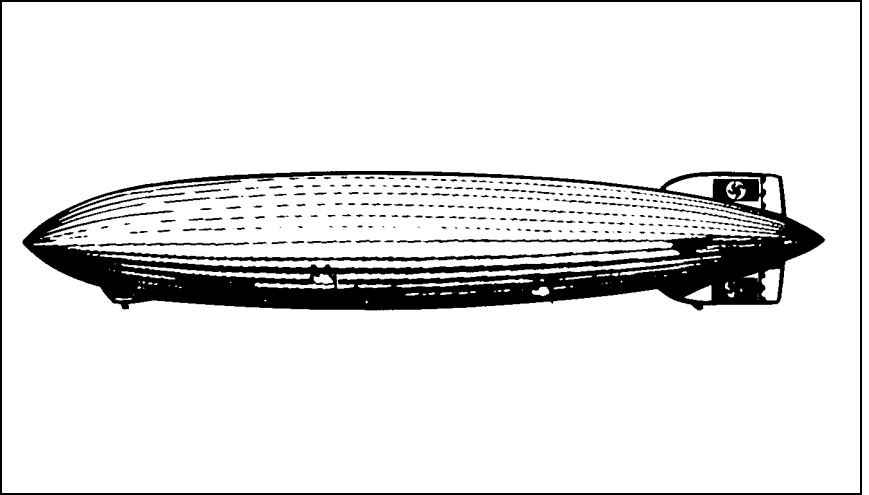


Figure 7-2 Dirigeable

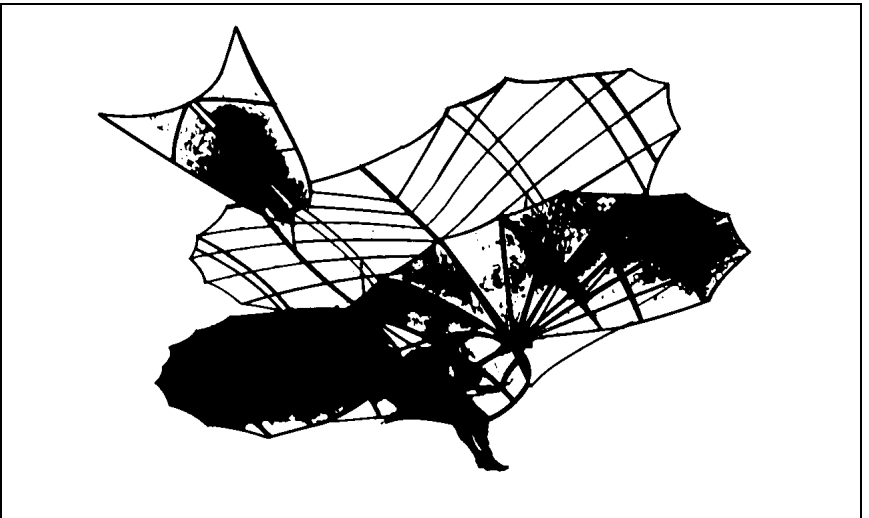


Figure 7-3 L'aile volante de Lilienthal

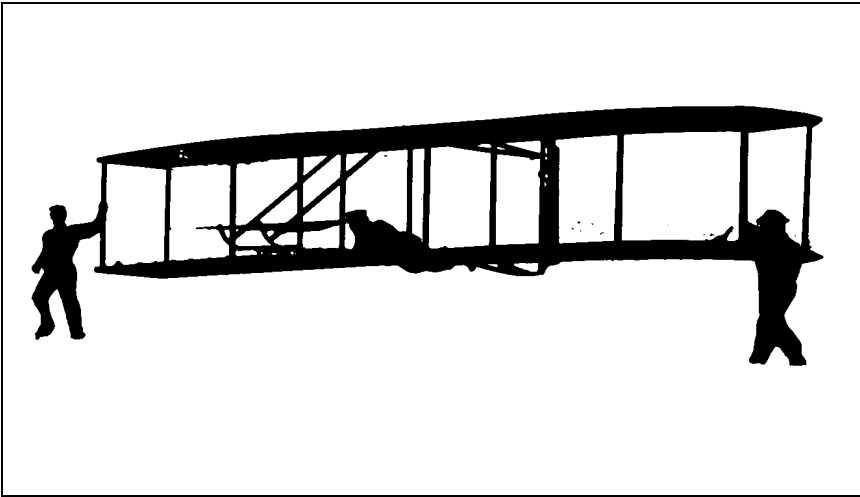


Figure 7-4 Le planeur des frères Wright

11. Un autre modèle d'aile volante est en voie de devenir très populaire aujourd'hui. Cette fois-ci, l'aile est pourvue d'un petit moteur et d'une cage où le pilote peut s'asseoir. L'Ultra-léger, comme son nom l'indique bien, est un aéronef très léger comparable à une aile volante très solide et pouvant être utilisée par deux personnes. Les Ultra-légers sont dirigés en déplaçant le poids du pilote latéralement. La popularité croissante des Ultra-légers est due principalement à leur prix très raisonnable et aussi au fait qu'ils peuvent prendre leur envol sans l'aide d'un autre avion ou d'une voiture. L'Ultra-léger n'exige qu'une piste très courte pour décoller et atterrir.

12. Tu auras l'occasion de vivre la sensation incroyable associée au vol en planeur lors de ton séjour chez les cadets. Les planeurs n'ont pas de moteur, pas d'hélice et sont munis d'un train d'atterrissage. Ils ont besoin d'un autre avion, d'une voiture ou d'un treuil pour prendre leur envol. Le vol plané est un des sports les plus populaires au monde. Il s'agit d'une façon de voler qui se veut très sécuritaire.

13. À la fin de la Première Guerre mondiale, plusieurs pays ont été contraints à utiliser seulement des avions sans moteur. Pour permettre à ses pilotes d'apprendre les principes de vol, l'Allemagne a décidé d'utiliser des planeurs comme avions d'entraînement. Cette décision accéléra de beaucoup l'évolution du vol à voile partout en Europe. Les planeurs ont aussi été utilisés comme avions de reconnaissance lors de la Deuxième Guerre mondiale. Ils avaient l'avantage d'être très silencieux, réduisant ainsi les chances d'être détectés par l'ennemi. Des planeurs plus larges, certains pouvant transporter jusqu'à 20 soldats, ont aussi été utilisés. Remorqués par un autre avion qui les larguait près des zones ennemies, ils pouvaient se poser en silence.

14. Les cadets de l'air du Canada utilisent deux modèles de planeurs, fabriqués par la société Schweizer Aircraft Corporation de Elmira, dans l'État de New York. Ces deux modèles sont le 2-33 et le 2-22. Les planeurs sont des avions à ailes supérieures et à deux sièges.

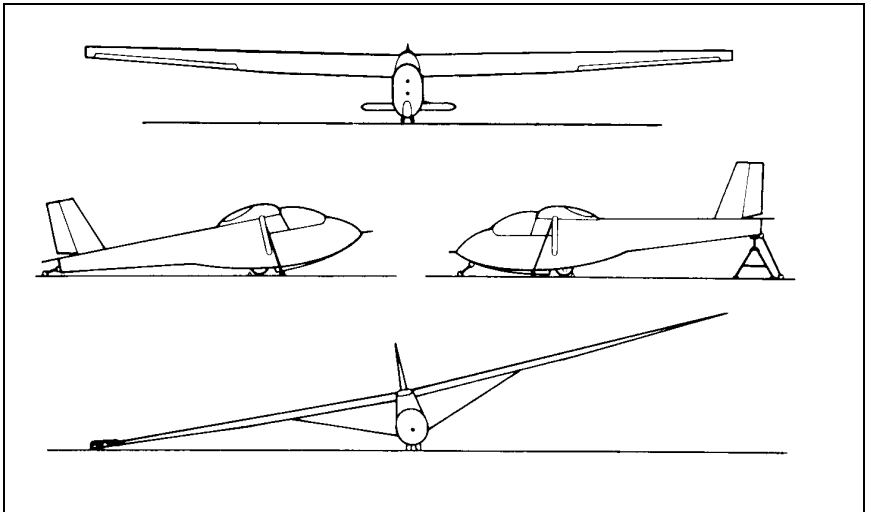


Figure 7-5 Planeurs des cadets de l'air

Qu'en penses-tu?

Les navettes spatiales sont propulsées vers le ciel au moyen de fusées qui sont attachées à leur fuselage. À leur entrée dans l'espace elles utilisent leurs propres puissants moteurs. Finalement, elles reviennent doucement sur terre comme des planeurs... Que sont-elles? Des avions, des planeurs ou des fusées?

LES AVIONS

15. Le monde de l'aviation a fait des progrès extraordinaires entre 1903 et 1909, années au cours desquelles Orville et Wilbur Wright ont développé leur premier avion motorisé. Jusqu'en 1903, les frères Wright avaient surtout concentré leurs travaux sur des planeurs. En 1903, ils ont construit le «Flyer 1», un avion dont la technologie était basée sur leur planeur No. 3. Le «Flyer 1», était le premier avion muni d'un moteur à gazoline de 12 chevaux-vapeur (également construit par les frères) et d'une hélice. Les frères Wright ont effectué leur premier vol motorisé, d'une durée de 12 secondes, le 17 décembre 1903. Le quatrième vol dura 59 longues secondes, sur une distance de 852 pieds. Les deux années suivantes ont été consacrées à l'amélioration de leur «machine volante». Déjà en 1905, ils pouvaient effectuer des figures aériennes et des cercles pendant une demi-heure. Les frères Wright venaient d'effectuer un premier pas de géant qui changerait le ciel pour toujours.

16. Des milliers d'avions ont été construits entre 1905 et le début de la Première Guerre mondiale. De nouvelles technologies visant à améliorer la stabilité de l'avion, sa portée, sa vitesse et son confort ont été développées. Le biplan était le type d'avion le plus répandu, mais le triplan et le monoplan ont aussi connu leurs moments de renommée. Jusqu'au début de la guerre, les avions n'avaient d'autre utilité que l'expérimentation du vol. Cependant, et comme c'est malheureusement le cas avec les guerres, tout ceci a changé de façon dramatique. La vocation des avions, utilisés au début comme véhicule de reconnaissance, changea rapidement. Des sommes d'argent importantes ont été

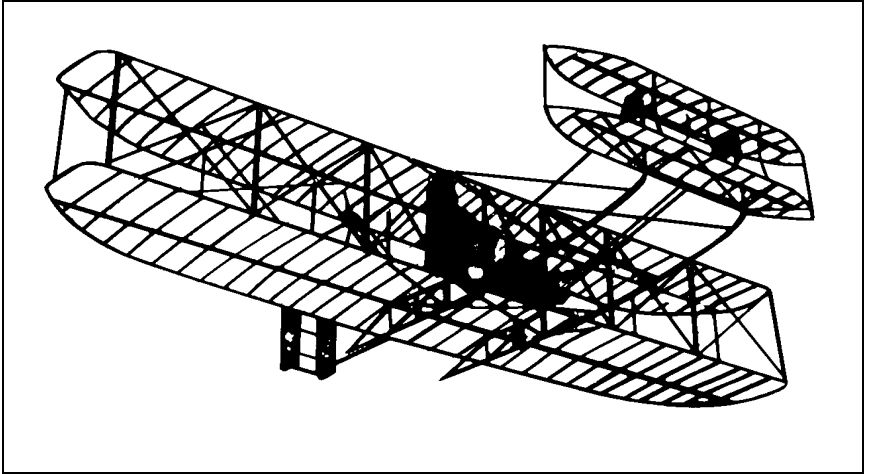


Figure 7-6 Le Flyer III des frères Wright

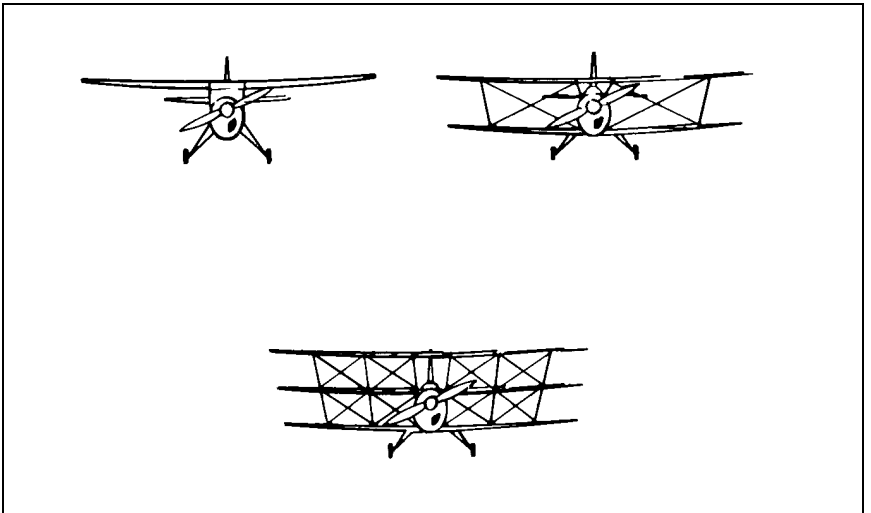


Figure 7-7 Monoplan, biplan, triplan

dépensées pour le développement de technologies qui permettront à l'avion d'aller plus vite et plus haut. À la fin de la guerre, les avions pouvaient facilement grimper à des altitudes de 20 000 pieds et atteindre des vitesses dépassant 145 milles à l'heure! Ils étaient maintenant construits de métal et pourvus de mitrailleuses et de bombes. L'avion avait complètement transformé la stratégie de guerre.

17. L'avion n'était pas encore reconnu comme un moyen de transport sécuritaire à la fin de la guerre et les pilotes étaient souvent perçus comme des casse-cou. Un exploit qui s'est déroulé en 1927 contribua cependant à populariser l'avion comme moyen de transport sécuritaire et pratique. Charles Lindbergh, aux commandes du «Spirit of St-Louis», a pris seulement 33 heures pour traverser en solo la distance séparant New York et Paris. Lindbergh devint ainsi le premier homme à traverser l'océan Atlantique en vol solo sans escale. Jusqu'alors ce voyage ne pouvait s'accomplir que par bateau. L'exploit reçut une publicité extraordinaire et Lindbergh fut accueilli comme un véritable héros. Les gens réalisaient enfin que de longues distances pouvaient être parcourues très rapidement par avion.

18. L'entre-deux-guerres a vu l'avion être reconnu comme un moyen de transport des plus populaires. Des compagnies aériennes commerciales ont commencé à relier des villes, des pays et finalement des continents à travers le monde. Des avions comme le Douglas DC-3, le Lockheed 14 et le Boeing 307 Strato-liner ont été construits plus gros et plus solides pour transporter plus de passagers; ils pouvaient aussi voyager plus rapidement et plus loin. Il s'agissait d'une époque très excitante pour le développement de l'aviation commerciale.

19. La Deuxième Guerre mondiale a vu les monoplans (un avion avec une aile de chaque côté du fuselage) presque complètement remplacer les biplans et les triplans comme étant les avions les plus efficaces et fiables. Depuis lors, l'utilisation de biplans et de triplans a presque uniquement été réduite à des apparitions lors de spectacles aériens. Le monoplane demeure le type d'avion le plus populaire à travers le monde. Tu auras sûrement la chance de voler en monoplane avec ton escadron car les cadets de l'aviation utilisent le Cessna L-19 et le Bellanca Scout, deux modèles de monoplane, pour remorquer les planeurs lors des vols de familiarisation.

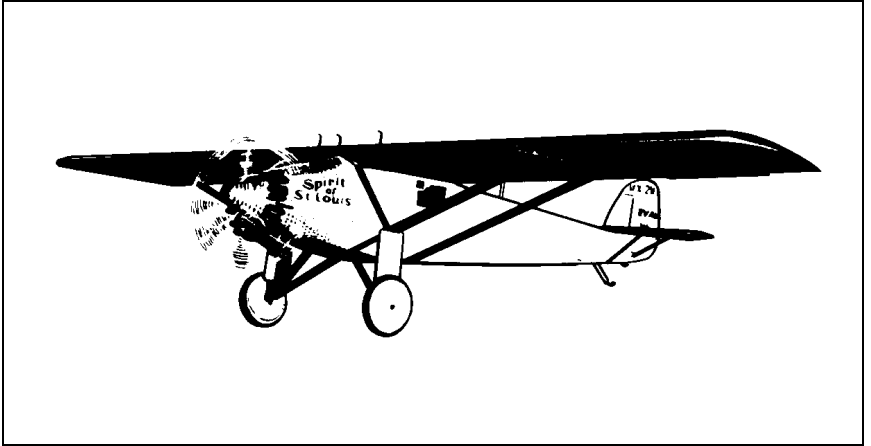


Figure 7-8 Le «Spirit of St-Louis»

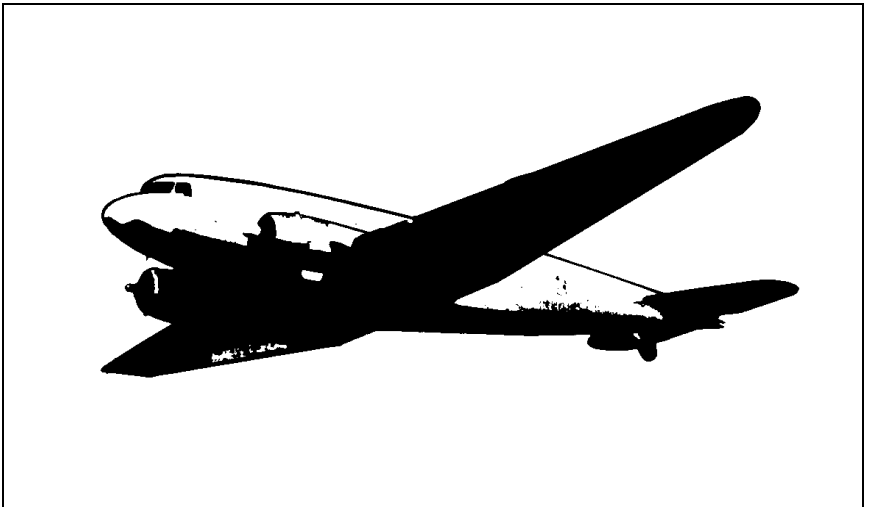


Figure 7-9 Le Douglas DC-3

20. Les avions ont joué un rôle beaucoup plus important lors de la Deuxième Guerre mondiale que lors de la Première Guerre mondiale. Encore une fois, d'importantes sommes d'argent ont été allouées au développement d'avions plus rapides et plus gros. Certains bombardiers pouvaient transporter jusqu'à six tonnes de bombes et parcourir une distance de plus de 3 000 km! La course au développement de l'arme volante ultime était engagée. Pour te donner une idée des progrès réalisés, voici quelques exemples: en 1909, le biplan des frères Wright atteint la vitesse de 54 km/h, au début de la Première Guerre mondiale un monoplan pouvait voler à 275 km/h, quand la Deuxième Guerre mondiale débuta, le Heinkel He 100 pouvait atteindre 746 km/h et à la fin de cette même guerre, seulement six ans plus tard, le Capitaine Wilson pilota son Gloster Meteor F.4 à la vitesse de 975 km/h! En 1947, le Capitaine Chuck Yeager de la US Air Force est devenu le premier homme à atteindre la vitesse du son, ou Mach, équivalente à 1 193 km/h! Quelques-uns des avions modernes sont maintenant équipés de moteurs si puissants qu'ils peuvent atteindre des vitesses équivalentes à trois fois la vitesse du son!

21. Encore une fois, l'aviation a fait des pas de géant lors de la période d'après-guerre. De plus en plus de gens pilotent leur propre avion et un nombre record de passagers voyagent à travers le monde par les voies aériennes commerciales. On croit que 98% des aéronefs parcourant le ciel sont des avions, les autres 2% seraient composés de ballons, d'hélicoptères, de dirigeables, etc.

22. Nous en sommes à l'ère du vol supersonique, donc à une époque où les avions dépassent la vitesse du son. La technologie supersonique, qui propulse les chasseurs aériens tels que le McDonnell Douglas CF-18 Hornet (utilise par l'Aviation royale du Canada), a été développée pour la propulsion de fusées. Le 31 décembre 1968, un prototype d'avion commercial russe, le Tupolev Tu-144, a effectué le premier vol commercial supersonique, atteignant même la vitesse incroyable de Mach 2, le 26 mai 1970. L'avion commercial supersonique le plus connu est cependant le Concorde. Le prototype du Concorde a effectué son premier vol le 2 mars 1969. Pour bien comprendre la différence qui existe entre un avion de transport commercial normal et le Concorde, il suffit de savoir qu'il faut 7 heures à un Boeing 747 pour relier Paris (France) et New York (États-Unis) alors que le Concorde, avec ses 100 passagers, peut voler la même distance en seulement 3 heures 45 minutes!

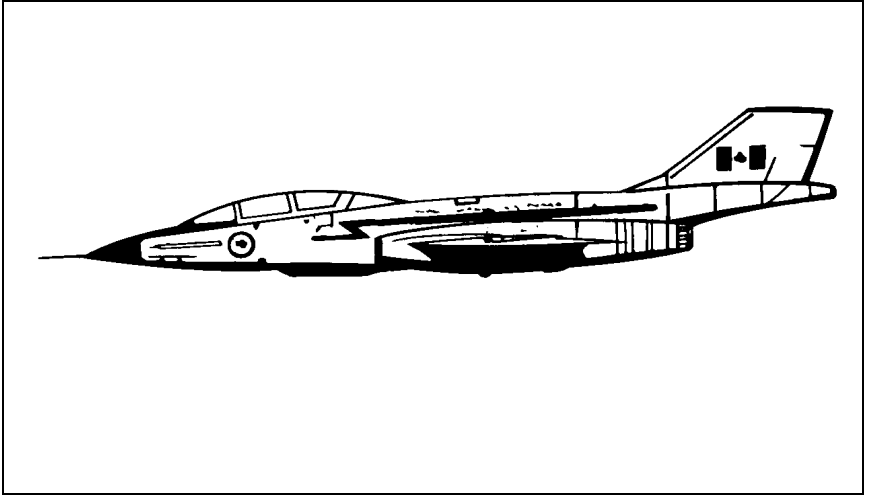


Figure 7-10 Le McDonnell F-101 «Voodoo»

23. Les avions modernes sont construits pour répondre à des besoins plus spécialisés. Par exemple, le CL-215 de Canadair est un avion construit au Canada et équipé pour prévenir et combattre des feux de forêt. Le AWACS est une version modifiée du Boeing 707 qui est équipé de radars et d'ordinateurs utilisés dans la détection de véhicules ennemis. L'hydravion est pourvu de flotteurs lui permettant de décoller et de se poser sur l'eau. La technologie moderne est tellement avancée qu'elle permet à des avions comme le Stealth de se rendre invisible aux radars.

L'EXPLORATION DE L'ESPACE

24. Les humains sont curieux de nature. Il ne faut donc pas s'étonner qu'après la conquête du ciel, nous ayons décidé d'aller plus loin... vers l'espace. Pour toi, le fait d'aller sur la Lune ne représente peut-être plus un exploit extraordinaire car c'est un voyage qui a déjà été effectué à de nombreuses reprises, souvent en direct à la télévision. L'exploration d'autres mondes était toutefois, il n'y a pas si longtemps, décrite uniquement dans des romans de science-fiction ou dans des séries télévisées. La seule chose que les gens savaient c'est qu'il

existait d'autres planètes dans le ciel. Depuis des siècles en effet, les explorateurs tels que Christophe Colomb et Magellan, de même que les populations aborigènes de partout dans le monde, ont utilisé les planètes et les étoiles comme points de repère lors de leurs voyages.

25. C'est bien beau de rêver de voyages cosmiques, mais encore fallait-il, avant de s'y rendre, savoir si le climat spatial (la température, la présence d'oxygène, etc.) nous permettrait d'y survivre. Des scientifiques ont utilisé des fusées pour mettre des satellites artificiels en orbite autour de la Terre, à la recherche d'information vitale. Les Russes ont été les premiers à réussir le lancement d'un satellite lorsque, le 4 octobre 1957, ils annoncèrent au monde entier que «Sputnik 1» était en orbite! Sputnik, qui veut dire compagnon de route, contenait seulement un émetteur qui retournait un signal radio vers la Terre. Un mois plus tard Sputnik 2 prenait son envol. transportant cette fois-ci de l'équipement scientifique et... Laika, une chienne! Malheureusement, Laika n'est jamais revenue, mais elle avait quand même survécu une semaine, ce qui se voulait la preuve qu'un être vivant pouvait voyager dans l'espace. Le premier satellite américain, «Explorer 1», a été lancé en 1958. De nombreux satellites artificiels ont suivi et ont accumulé des informations importantes sur l'atmosphère de la Terre et au sujet de la Terre elle-même. Ces informations permettront aux scientifiques de développer des engins spatiaux capables de transporter des humains.

26. Les Russes ont aussi été les premiers à placer un homme en orbite terrestre. Le Lieutenant Yuri Gagarin, de l'aviation russe, a complété le tour de la Terre en 1 heure 48 minutes, voyageant à la vitesse extraordinaire de 500 km à la minute, à bord de la capsule Vostok 1! Il fut le premier humain à voyager dans l'espace et à revenir sur Terre. Le premier Américain à faire le tour de la Terre en orbite a été John Glenn, le 20 février 1962, à bord de la capsule Friendship 7, alors qu'il a effectué trois tours de la Terre en 4 heures 55 minutes. La première femme de l'espace a été la Russe Valentina Tereshkova. Elle a passé 71 heures en orbite terrestre en juin 1962. Alexei Leonov et Edward White ont été les premiers humains à «marcher» dans l'espace (ils n'ont pas vraiment marché, mais ils étaient les premiers à sortir de la capsule spatiale et flotter dans l'espace). Plusieurs autres humains ont visité l'espace lors des années suivantes, mais le plus grand défi n'avait pas encore été relevé...

27. Est-ce possible qu'un de nous atteigne une autre planète? Cette seule pensée a fait peur à bien des gens. En effet, l'idée que nous puissions atteindre et marcher sur une autre planète pouvait aussi vouloir dire que des gens d'autres planètes pouvaient faire le trajet inverse vers la Terre... C'est pourquoi la majorité des gens ont décidé de ne pas y croire. Le Président des États-unis, John F. Kennedy, en avait décidé autrement. C'est pourquoi le 25 mai 1961, dans un effort pour motiver l'industrie aérospatiale américaine, il a déclaré: «Je crois que notre nation devrait s'engager à faire atterrir un homme sur la Lune et à le ramener sur Terre avant la fin de la décennie...». C'est ainsi que le projet Apollo est né.

28. Les Américains ont pris seulement huit ans pour relever ce défi alors que le 20 Juillet 1969 la capsule Apollo 11 alunissait! Cet exploit était télédiffusé partout dans le monde! Tous ont retenu leur souffle quand l'astronaute Neil Armstrong, suivi d'Edwin Aldrin, ont posé le pied sur la Lune. L'homme avait enfin atteint une autre planète! Avant de revenir sur Terre, ils ont laissé une plaque de métal portant l'inscription suivante: «C'est ici que des hommes de la planète Terre ont posé le pied pour la première fois sur la Lune, juillet 1969 apr. J.-C. Nous sommes venus en avant paix pour l'Humanité». Cinq autres missions Apollo atteindront la Lune avant la fin de 1972.

29. Les raisons principales qui motivent les voyages spatiaux sont l'exploration et la recherche. Ce genre de voyage coûte des milliards de dollars et les vaisseaux utilisés à l'époque n'étaient pas réutilisables lorsqu'ils s'écrasaient à leur retour sur la Terre. C'est pourquoi des laboratoires spatiaux, tels que le Saliout russe et le Skylab américain, ont été construits. Ces laboratoires permettent à des équipes d'astronautes de demeurer dans l'espace pour des périodes de temps plus longues afin d'effectuer leurs recherches. Les laboratoires de l'espace sont construits de façon à demeurer en orbite pendant plusieurs années.

30. Savais-tu qu'il y a des milliers d'objets en orbite autour de la Terre? Que ce soit des satellites de communication ou des stations spatiales l'entretien ainsi que la récupération de ces objets sont essentiels à leur bon fonctionnement mais se veulent aussi très difficiles et coûteux.

31. La plus récente innovation en matière de voyage spatial, la Navette, devrait résoudre une partie du problème de récupération d'objets. La Navette est un véhicule de l'espace absolument extraordinaire qui combine la technologie des avions, un laboratoire, ainsi qu'un système de propulsion réutilisable. Elle permet aussi à de nombreux astronautes de travailler sur des expériences. La Navette est une combinaison de deux éléments principaux: le vaisseau lui-même appelé «Orbiter» qui a la forme d'un gros avion, et un laboratoire appelé «Spacelab» qui est situé dans la soute de Orbiter».

Savais-tu que la Navette spatiale «Enterprise» avait été nommée en l'honneur du célèbre vaisseau de la série télévisée «Star Trek»? Une des navettes fictives du vaisseau «Enterprise» de l'émission «Star Trek – The Next Generation» porte aussi le nom d'une des vraies navettes spatiales utilisée aujourd'hui? Pourrais-tu l'identifier?

32. Les navettes spatiales ont déjà prouvé leur très grande utilité en permettant à des scientifiques de réparer des satellites ainsi que le plus gros télescope lancé dans l'espace, le Hubble. Ce télescope a connu des difficultés techniques qui ont été résolues par l'équipage d'une navette qui l'ont récupéré et réparé alors qu'ils étaient en orbite autour de la Terre. Cette opération a été rendue possible par l'utilisation du CANADARM, un appareil mécanique ayant la forme d'un bras télescopique. Le CANADARM, comme son nom l'indique si bien, est d'origine canadienne! Tu peux en être très fier! Les réparations au télescope Hubble ont pris plusieurs jours et ont été télédiffusées partout dans le monde!

Pourrais-tu nommer les deux premiers astronautes canadiens à voyager à bord d'une navette spatiale?

Le Major Marc Garneau avec «Challenger» en 1984 et Roberta Bondar avec «Discovery» en 1992.

33. L'avenir des voyages spatiaux promet d'être très excitant. Les frères Wright auraient beaucoup de difficultés à croire que seulement 90 ans après leur vol historique, les avions seraient équipés d'ordinateurs, qu'ils pourraient transporter 400 passagers, qu'ils pourraient dépasser la vitesse du son et qu'ils pourraient atteindre d'autres planètes!!! Et c'est loin d'être fini... Le jour n'est peut-être pas si loin où nous pourrons voyager à bord d'autobus de l'espace vers des stations spatiales réparties à travers la galaxie?

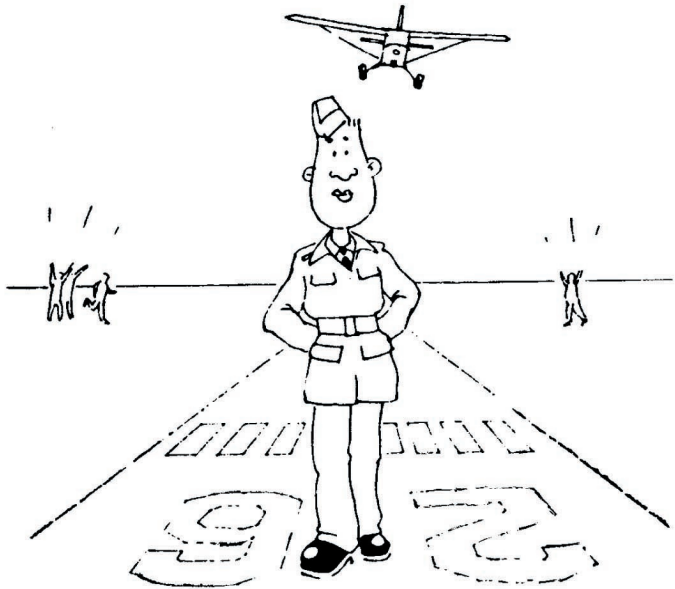
Tu voudrais en savoir plus?

Si tu veux en savoir plus sur l'histoire de l'aviation, demande à ton instructeur ou visite ta bibliothèque municipale. Des centaines de livres ont été écrits sur ce sujet, la plupart sont images de superbes photographies de vieux avions. Tu peux aussi visiter le Musée national de l'Aviation à Ottawa, c'est un des meilleurs endroits pour voir et apprendre la grande histoire de l'aviation.

412

INSTALLATIONS

AÉRONAUTIQUES



CHAPITRE 8

OBJECTIF DE RENDEMENT 412

INSTALLATIONS AÉRONAUTIQUES

1. À titre de cadet, il va probablement t'arriver de visiter un aérodrome. Il serait donc utile que tu te familiarises avec certaines de ses composantes et ses installations.

AIRE D'ÉVOLUTION

2. L'aire de trafic est l'espace de l'aérodrome qui est prévu pour l'embarquement et le débarquement des passagers et des marchandises, pour faire le plein, le service, l'entretien et le stationnement de l'avion. L'aire de trafic est délimité par des lumières bleues.

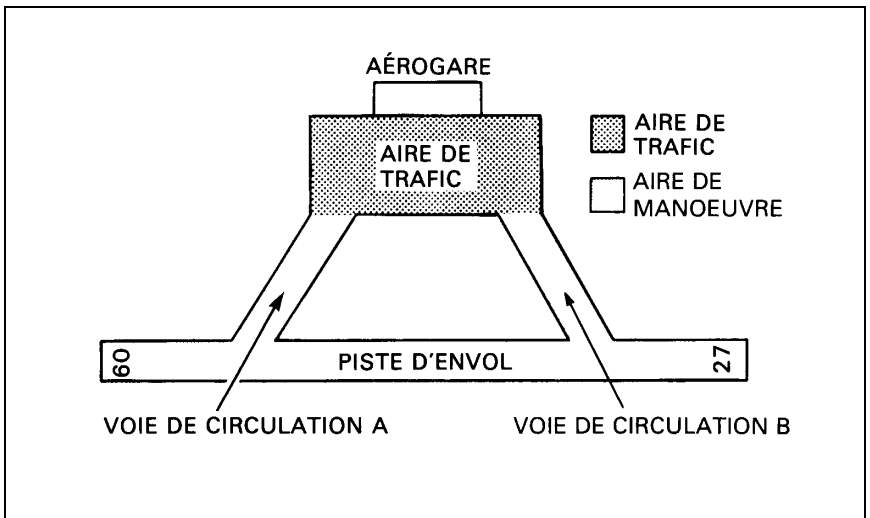


Figure 8-1 Aires de mouvement de l'aérodrome

VOIES DE CIRCULATION

3. Une voie de circulation est l'espace utilisé par un avion pour se déplacer de l'aire de trafic à la piste d'envol. Les voies de circulation sont normalement désignées par des lettres. Dans les aérodromes qui utilisent des lumières, les voies de circulation sont délimitées par des lumières bleues.

PISTES D'ENVOL

4. Les pistes d'envol sont les espaces où les avions atterrissent. Une piste d'envol peut être pavée gazonnée ou en terre. Les pistes sont numérotées selon leur orientation magnétique arrondie au 10 degrés le plus près en omettant le dernier zéro. Par exemple, une piste d'envol avec les chiffres de direction de 266 degrés serait numérotée 27,266 étant arrondi à 270 et le dernier zéro enlevé. Le numéro est indiqué au bout de la piste. Quand deux pistes d'envol sont parallèles, elles sont désignées par les lettres (L) pour gauche et (R) pour droite comme le montre la figure 8-2.

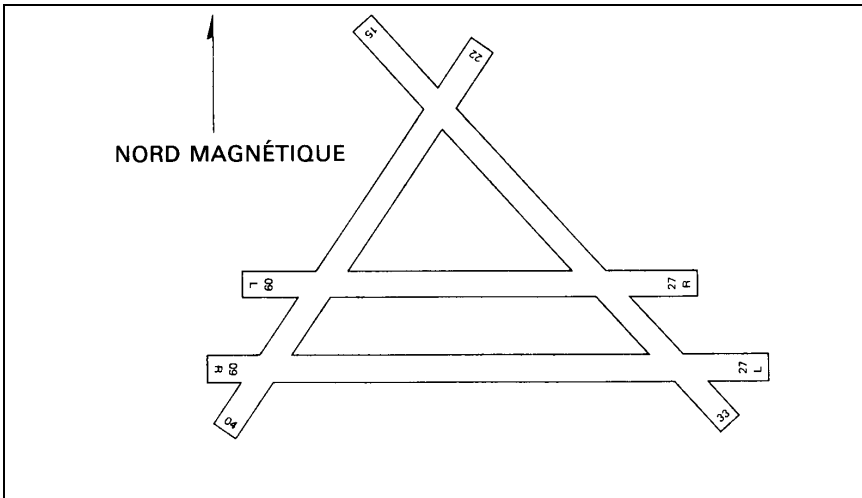


Figure 8-2 Système de marquage des pistes d'envol

5. Les pistes d'envol sont éclairées par des lumières de différentes couleurs. La piste est marquée de chaque côté et sur sa longueur par des lumières blanches. Des lumières vertes marquent le commencement de la piste et des lumières rouges en marquent la fin.

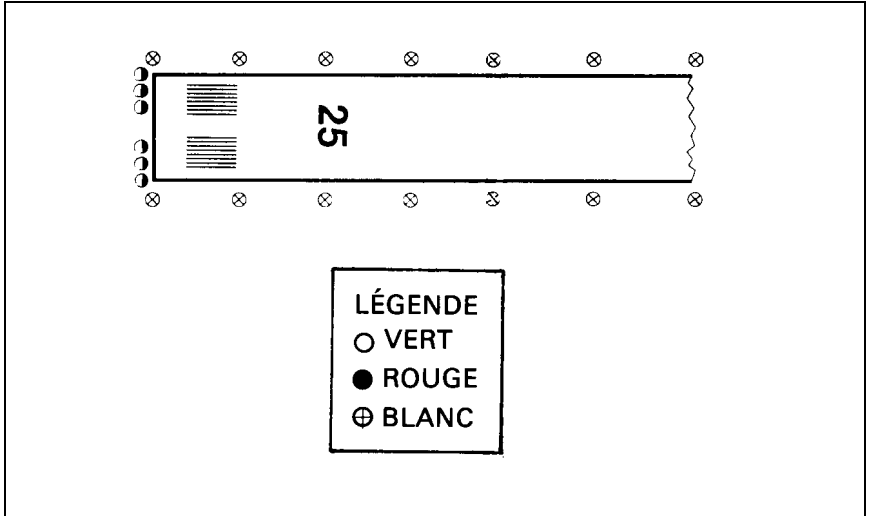


Figure 8-3 Éclairage des pistes d'envol

TOUR DE CONTRÔLE

6. Certains aérodromes ont une tour de contrôle pour assurer la circulation sécuritaire et efficace des avions. Les contrôleurs aériens qui sont dans les tours de contrôle sont responsables du contrôle de tout le trafic aérien, les décollages et les atterrissages. Ils sont aussi responsables du contrôle de la circulation des avions volant dans la zone de contrôle de l'aérodrome dans des conditions de vol à vue (VFR). Le vol VFR veut dire que le pilote est en mesure de voir le sol pendant le vol.

7. La plupart des aéroports fournissent aussi le contrôle au sol. Le contrôleur au sol est responsable de tous les mouvements au sol de l'aéroport exception faite des décollages et des atterrissages.

Si le gyrophare situé sur la tour de contrôle est allumé c'est un signe qu'il fait noir ou que le temps n'est pas favorable au VFR.

BÂTIMENTS ET ACCESSOIRES DE L'AÉROPORT

8. Les hangars sont utilisés pour le remisage, la protection et l'entretien des avions. Les bâtiments de l'aérogare sont utilisés pour l'arrivée et le départ des passagers et pour la manipulation des bagages et des marchandises. De nombreux aérodromes ont une école de pilotage sur les lieux.

9. Normalement, il y a au moins une manche à air ou une girouette dans chaque aérodrome. La manche à air indique la direction du vent et donne une idée approximative de la vitesse du vent. Elle est éclairée le soir et la nuit pour permettre aux pilotes de l'utiliser afin de déterminer la direction du vent. Elle est aussi éclairée afin de montrer aux pilotes qu'elle est un obstacle à éviter.

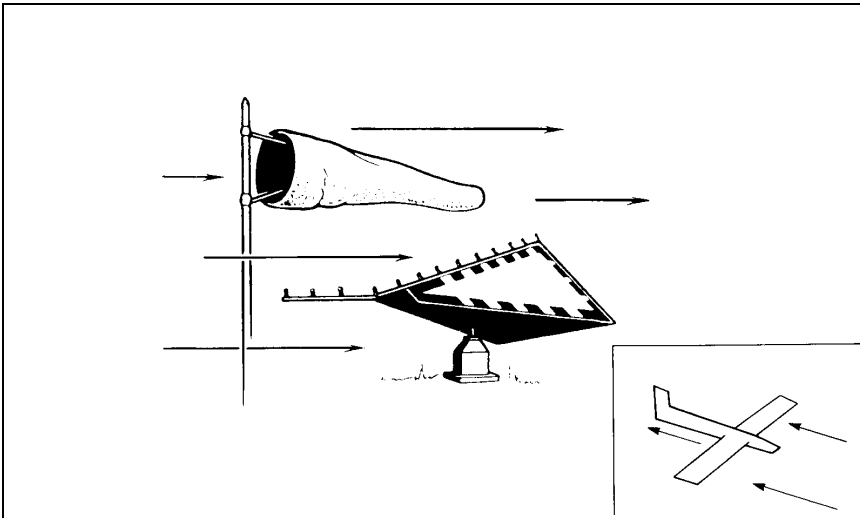


Figure 8-4 Indicateurs de la direction du vent

10. D'autres obstacles sont éclairés. Des obstacles comme les tours, les bâtiments et les poteaux sont éclairés avec des lumières rouges.

MARQUES DE L'AÉRODROME

11. Si tu fais ton vol de familiarisation avec le planeur au-dessus d'un aérodrome tu noteras qu'il y a des lignes sur la piste d'envol. La figure 8-5 montre trois types de ces lignes. Les marques peuvent varier d'un aérodrome à un autre selon sa grosseur et les types d'installations qu'on y trouve.

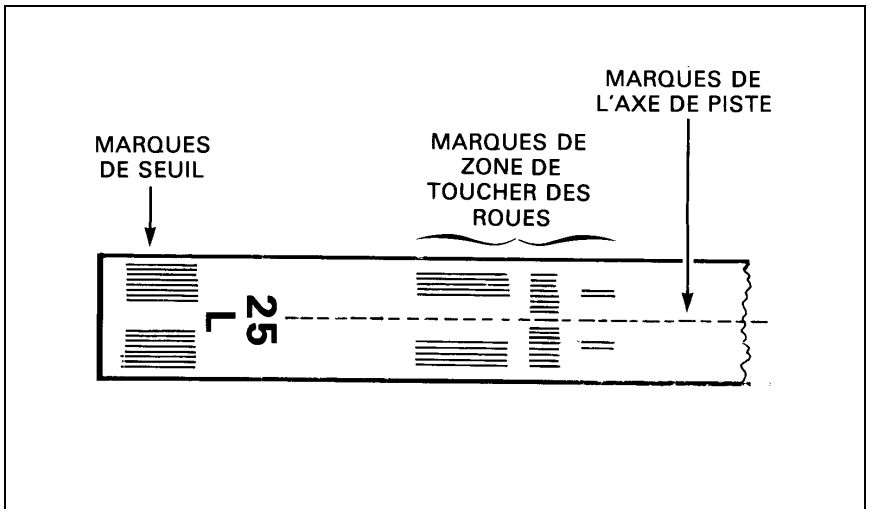


Figure 8-5 Marques des pistes d'envol

12. Les marques de seuil de piste indiquent le commencement (ou la fin) de la piste. Les marques d'aire de prise de contact indiquent la partie de la piste où il est préférable de poser l'avion. La marque d'axe de piste désigne le centre de la piste d'envol sur lequel le pilote devrait aligner l'avion.

13. Parfois il peut y avoir une zone de danger à l'aérodrome, à cause de travaux ou d'un mauvais usage. Une telle zone est indiquée par un grand X blanc sur la piste d'envol ou sur les voies de circulation.

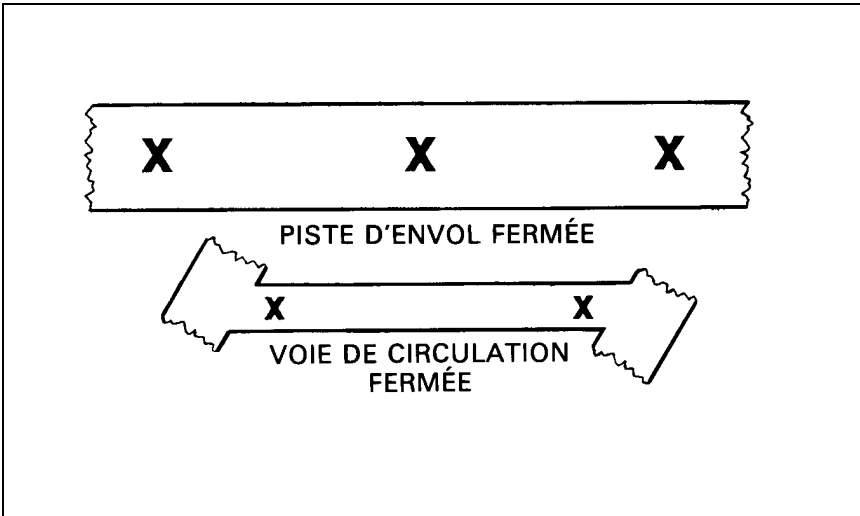


Figure 8-6 Marques de danger sur les pistes d'envol

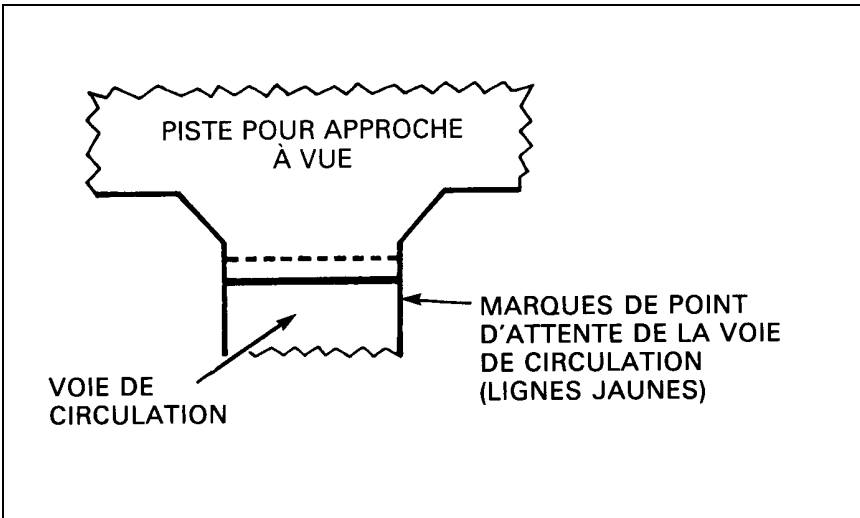


Figure 8-7 Marques de point d'attente

14. Il y a des marques de points d'attente entre les voies de circulation et la piste d'envol. Ce sont des lignes jaunes, tel qu'illustré à la figure 8-7. Une marque de point d'attente est l'équivalent d'un signal d'arrêt à l'intersection d'une route.

ÉQUIPEMENTS AÉROPORTUAIRES D'URGENCE ET EN CAS D'ÉCRASEMENT

15. Les grands aéroports ont de vastes équipements et des équipes de gens spécialement entraînés pour les urgences et les écrasements. Il y a normalement des autopompes et des ambulances sur place. Les pompiers sont équipés de réservoirs d'oxygène et de vêtements ignifuges. Ils s'entraînent et se perfectionnent constamment pour rester efficaces dans leur travail. Les autopompes sont remplies d'eau et souvent de mousse spéciale pour éteindre les feux de combustibles liquides. En plus de travailler dans l'équipe d'intervention d'urgence, les pompiers remplissent aussi une fonction permanente de prévention des incendies.

VÉRIFIE TES CONNAISSANCES

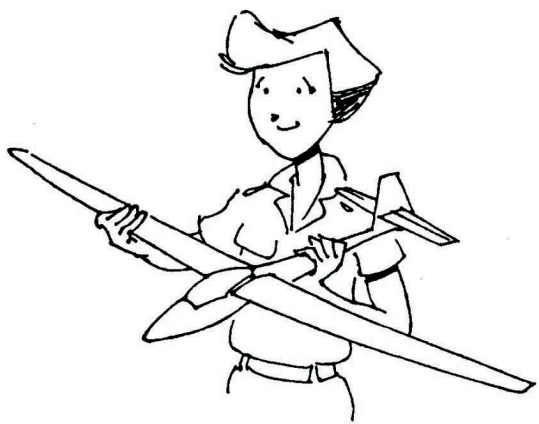
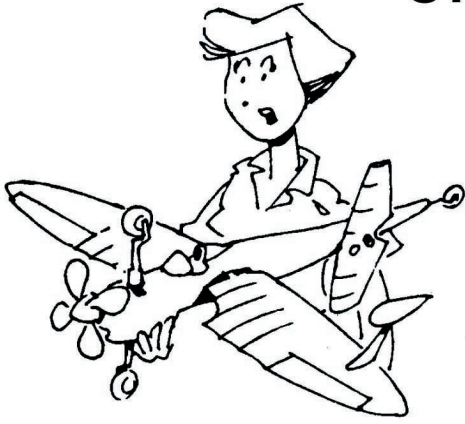
Voici d'autres questions qui t'aideront à réviser ce chapitre. Tu dois répondre à ces questions dans ton cahier de notes. Les réponses te serviront de références permanentes et aussi de bonne révision.

1. Associe chaque terme à sa définition exacte.
 - a. Piste d'envol 1) Abri d'avions. où l'on en fait aussi l'entretien.
 - b. Voie de circulation 2) Chemin utilisé par les avions pour se rendre à la piste d'envol.
 - c. Aire de trafic 3) Endroit où sont situés les services de contrôle aérien.
 - d. Hangar 4) Les avions s'en servent comme stationnement extérieur.
 - e. Tour de contrôle 5) Utilisé pour les décollages et les atterrissages.
2. Que représentent les chiffres à la fin des pistes d'envol?
3. Décrit les trois marques de piste d'envol que tu as vues dans ce chapitre.
4. Par quelle couleur de lumière les obstacles sont-ils indiqués?
5. La tour de contrôle est signalée par un gyrophare blanc. En quelles circonstances ce dispositif doit-il être allumé?

415

STRUCTURES
D
E
L
A
C
E
L
L
U
L
E

!



CHAPITRE 9

OBJECTIF DE RENDEMENT 415

STRUCTURES DE LA CELLULE

SECTION 1

ÉLÉMENTS D'UN AÉRONEF

1. La cellule d'un aéronef, c'est sa structure sans moteurs ni autre système de propulsion. Pour faciliter la construction, l'assemblage, le démantèlement et l'entretien, la cellule est composée de plusieurs éléments distincts.

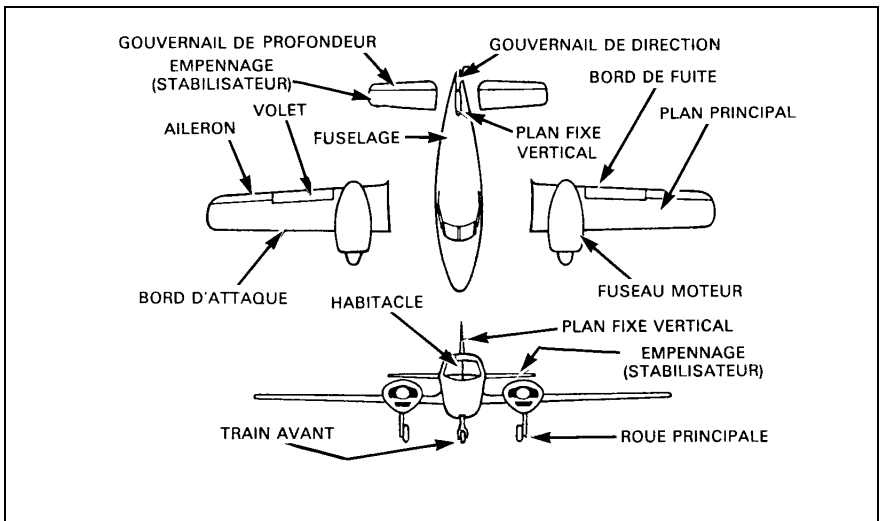


Figure 9-1 Les éléments de la cellule d'un aéronef

FUSELAGE

2. Le fuselage est le corps de l'avion auquel sont attachés d'autres parties telles que les plans principaux (ailes), la queue et le train d'atterrissage. Le fuselage contient l'habitacle du pilote, ou poste de pilotage, les passagers et les marchandises. Dans les avions militaires, des dispositions peuvent être prises pour faire place aux différents types d'armement.

PLANS PRINCIPAUX (AILES)

3. Le fuselage est muni d'ailes à gauche et à droite. Le rôle fondamental des plans principaux est de soutenir l'avion en vol en assurant la plus grande partie de la sustentation. Voici les composants qui sont attachés aux ailes:

- a. **Ailerons.** Ils permettent de faire pencher (rouler) l'avion de gauche à droite. On les fait bouger en actionnant le levier de commande d'un côté à l'autre.
- b. **Volets.** Les volets sont des surfaces fixées à l'arrière des plans

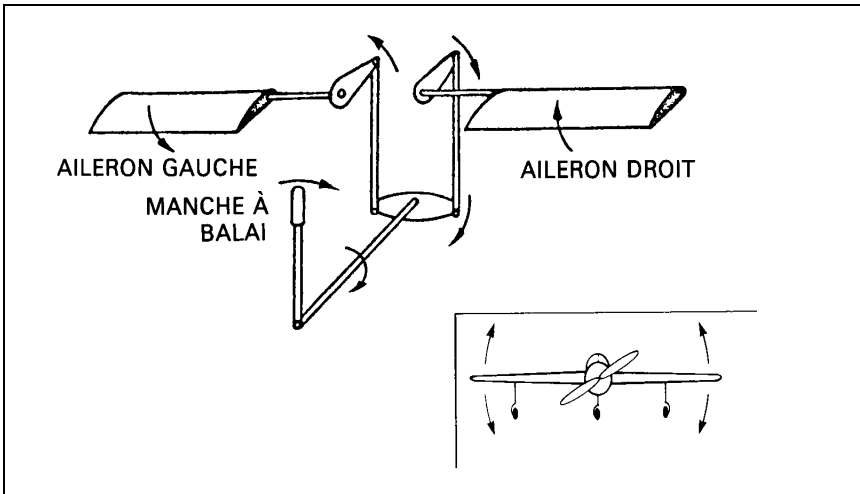


Figure 9-2 Commande des ailerons

principaux, à l'intérieur des ailerons près du fuselage. En abaissant les volets, on augmente la portance au décollage et on réduit la vitesse à l'atterrissage. On les actionne à l'aide d'un levier ou d'un volant situé dans l'habitacle; les volets peuvent être à contrôle hydraulique, électrique ou manuel.

EMPENNAGE (QUEUE)

4. L'empennage réduit le tangage en cours de vol. Le tangage est le mouvement d'élévation et de descente du nez et de la queue de l'avion. L'empennage est composé des éléments suivants:

- a. **Plan fixe vertical.** Le plan fixe vertical est la partie verticale de la queue. Il assure la stabilité de la même façon que le gouvernail aide à diriger un bateau dans la bonne direction.
- b. **Gouvernail.** Le gouvernail est la surface de gouverne servant à contrôler le mouvement de lacet, qui est le mouvement latéral de l'avion, d'un côté à l'autre. Si on passait une longue tige dans

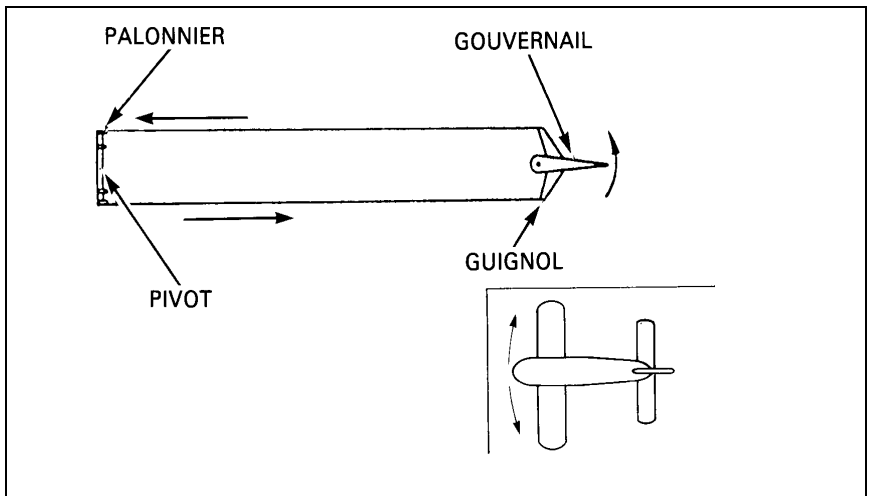


Figure 9-3 Commande du gouvernail

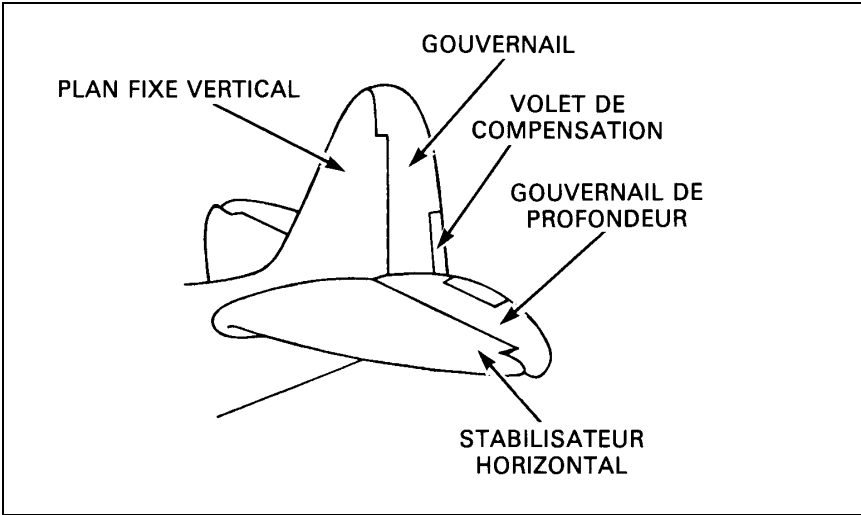


Figure 9-4 Construction de l'empennage

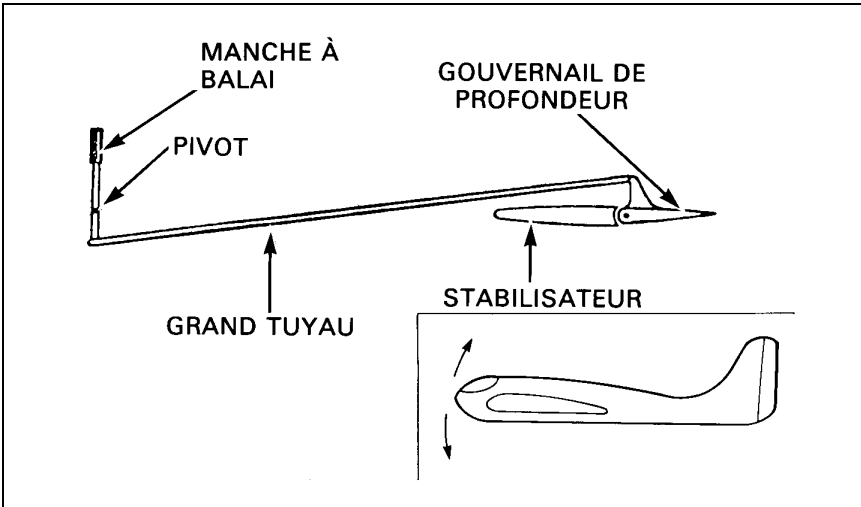


Figure 9-5 Commande du gouvernail de profondeur

le centre d'un modèle réduit et qu'on faisait bouger l'avion autour de la tige, le mouvement effectué serait le mouvement de lacet. Le gouvernail s'articule sur l'empennage et est actionné par le palonnier ou par des pédales situées dans l'habitacle.

- c. **Stabilisateur horizontal.** C'est la partie horizontale de l'empennage. Le stabilisateur horizontal est en forme d'aile.
- d. **Gouvernails de profondeur.** Il s'agit de surfaces mobiles qui font monter et descendre l'avion. Ils sont fixés à l'empennage et on les actionne en avançant et en reculant le levier de commande.

TRAIN D'ATTERRISSAGE

5. Le train d'atterrissage supporte l'avion lorsqu'il est au sol et absorbe le choc de l'atterrissage. Tous les avions ont un train d'atterrissage sous la partie principale du fuselage ou des ailes. La troisième roue est normalement située sous le nez de l'avion. Un tel agencement est appelé train tricycle, ou à trois roues. La troisième roue est parfois sous la queue; c'est ce qu'on appelle souvent le train de queue. Il y a des trains d'atterrissage stationnaires et des trains d'atterrissages escamotables.

FUSEAU MOTEUR

6. Le fuseau moteur est la structure qui contient le moteur. Elle est aérodynamique et peut contribuer au refroidissement du moteur. Le fuseau moteur peut aussi recevoir le train d'atterrissage et d'autres composants des systèmes de l'aéronef.

SECTION 2

CONSTRUCTION DES AÉRONEFS

7. La construction des aéronefs a beaucoup évolué depuis ses origines. Au début, les aéronefs étaient faits de bois et recouverts de tissu d'entoilage. De nos jours, les recherches ont permis de mettre au point de nombreux alliages (mélanges de métaux) pour la construction des avions. Les deux facteurs les plus importants de la construction d'un aéronef sont la résistance et le poids. Un matériel à la fois léger, solide, et résistant, voilà ce qui convient le mieux à la construction d'un avion.

8. Le mode de construction des fuselages se classe généralement selon un des trois types qui sont illustrés aux figures 9-6 à 9-8.

CONSTRUCTION À TREILLIS

9. Ce type de construction est constitué d'un ensemble de barres (supports) formant une charpente rigide. Il était surtout utilisé pour les premiers avions recouverts de tissu d'entoilage.

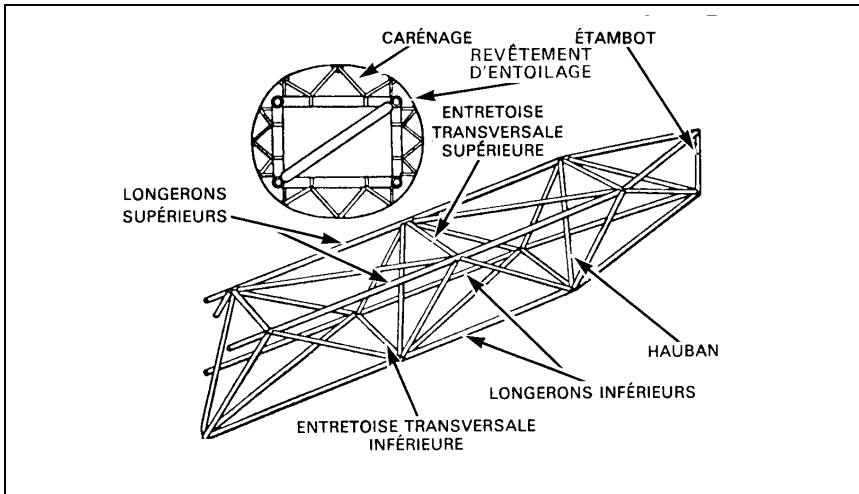


Figure 9-6 Construction à treillis

CONSTRUCTION MONOCOQUE

10. La conception monocoque demande seulement la construction d'une enveloppe métallique sans ossature interne. Les pièces de renfort sont les couples verticaux, les cadres transversaux ou les cadres intermédiaires. Ce type de construction est aussi appelé construction autoportante.

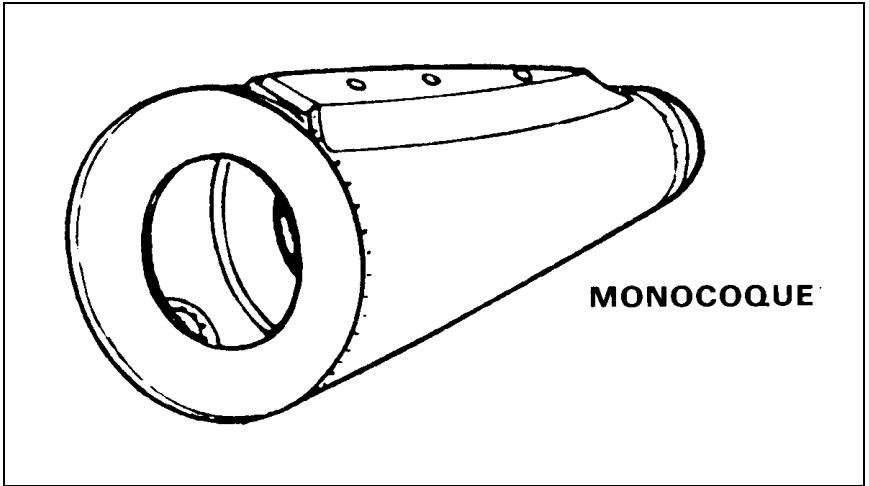


Figure 9-7 Construction monocoque

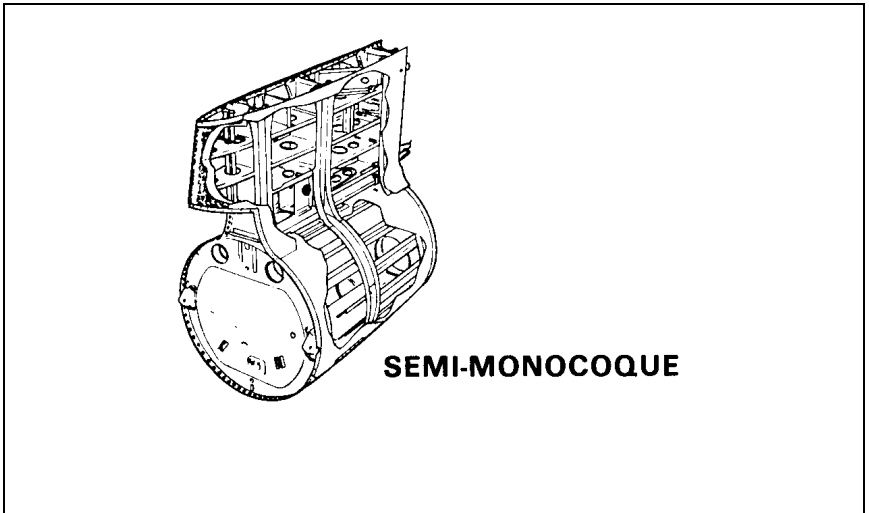


Figure 9-8 Construction semi-monocoque

CONSTRUCTION SEMI-MONOCOQUE

11. La construction semi-monocoque consiste en une charpente composée de barres (supports) verticales et longitudinales. Ces composants sont recouverts d'un revêtement rigide qui supporte la plus grande partie des tensions imposées à l'avion durant le vol. Les barres (supports) longitudinales sont aussi appelées des raidisseurs lisses.

SECTION 3

L'ART DU PILOTAGE

GÉNÉRALITÉS

12. L'art du pilotage, c'est la compétence dans le maniement et la commande des avions au sol ou dans les airs. L'art de piloter, c'est avant tout une affaire de sécurité.

13. La propreté de l'avion fait partie de l'art du pilotage. Les couches de poussière et de saleté cachent les défauts en rendant la détection plus difficile. La saleté crée une friction qui diminue le rendement de l'appareil. Des vitres claires et bien nettes jouent un rôle important en ce qui a trait à la visibilité et à la sécurité.

14. Avant un vol, le pilote procède à une inspection. Cette vérification ou inspection lui permet de s'assurer que l'avion est en bon état et prêt à prendre l'air. Avant de décoller, le pilote procède à une vérification du moteur, des instruments, et des commandes.

15. On garde des fiches d'entretien complètes pour chaque avion. Ces fiches rendent compte de toutes les activités d'entretien et de tous les ajustages et modifications, de même que de tout problème qui a pu se produire, et des ajouts d'essence et d'huile.

VÉRIFIE TES CONNAISSANCES

1. Définis chacune des commandes de vol selon les descriptions
 - a. Fait bouger le nez de l'avion vers la gauche ou vers la droite.
 - b. Fait bouger le nez de l'avion vers le haut ou vers le bas.
 - c. Fait rouler l'avion vers la droite ou la gauche.
2. Comment se nomme le composant qui couvre les moteurs pour aider à les refroidir et à les profiler?
3. Où est situé le train d'atterrissage dans un train de queue?
4. Le levier de commande situé dans l'habitacle fait fonctionner deux surfaces. Quelles sont-elles?
5. Quelles sont les deux caractéristiques des meilleurs matériaux pouvant servir à la construction d'aéronefs?
6. En un mot, pourquoi l'art de piloter est-il important?

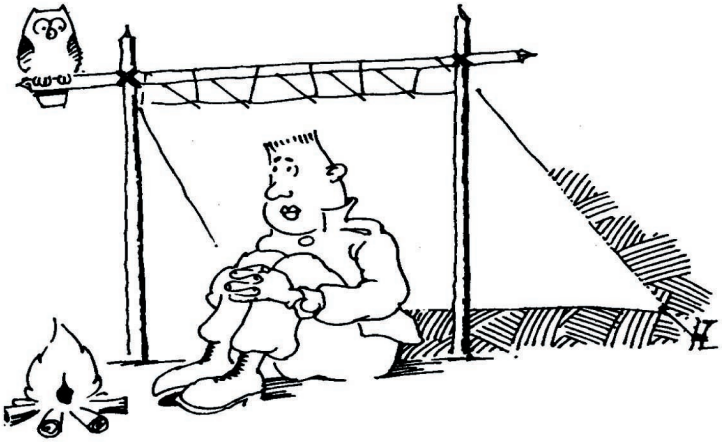
419

SURVIE POUR

É
Q
U
I
P
A
G
E

D
E

V
O
L



CHAPITRE 10

OBJECTIF DE RENDEMENT 419

SURVIE POUR ÉQUIPAGE DE VOL

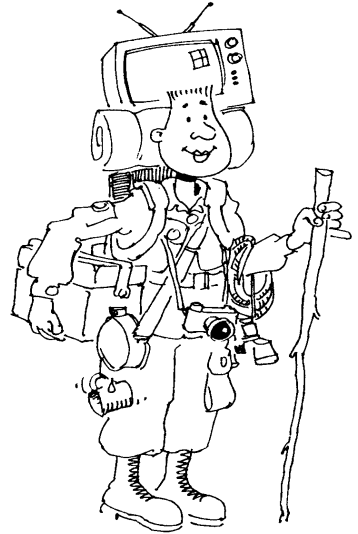
SECTION 1

INTRODUCTION

GÉNÉRALITÉS

1. La survie, c'est l'art de rester vivant. Durant ton passage chez les cadets, tu auras sûrement l'occasion de participer à quelques exercices de «survie». Ton bien-être n'en sera jamais menacé. Les exercices de survie des cadets sont, en réalité, des simulations de situations de survie. Si tu es bien préparé, tu te trouveras raisonnablement à l'aise pendant ton séjour à l'entraînement de survie.

2. Le personnel d'entraînement de l'escadron t'indiquera exactement ce que tu dois apporter. Les paragraphes suivants vont t'aider à te préparer aux exercices. Afin de t'assurer un confort maximum, il est important de bien entretenir ton équipement et tes vêtements.



SECTION 2

ENTRETIEN DE L'EQUIPEMENT ET DES VÊTEMENTS

VÊTEMENTS

3. Il n'y a pas de règle stricte et absolue applicable aux vêtements. Généralement, la laine convient mieux que le coton parce qu'elle ne laisse pas pénétrer l'eau, et que si elle devient humide, elle est moins inconfortable que le coton. Ajoutons qu'un blouson ou un manteau sont inutiles en forêt. Ces vêtements ne sont pas pratiques parce qu'ils accrochent dans les branches; ils laissent passer l'air et prennent un temps considérable à sécher. Un bon chandail ou une veste tricotée donnent une bien meilleure valeur relativement au poids à transporter. Un blouson imperméable peut être ajouté si les conditions l'exigent.

4. Les chaussures sont surtout une question de préférence personnelle. Le point à retenir est de s'assurer qu'elles sont confortables et en bon état. Une chaussure décousue peut devenir une vraie tragédie en forêt. De plus, les chaussettes doivent être bien ajustées. Il faut emporter des chaussettes de laine supplémentaires.



5. Même en été, certains forestiers ont toujours sur eux une bonne paire de gants de travail. Ils peuvent être très utiles pour manipuler des ustensiles de cuisine très chauds et certaines sortes de broussailles épineuses. Il est inutile d'emporter un pantalon de rechange. Si ton pantalon est fait de bon tissu de laine, il laissera couler presque toute l'eau et séchera vite.

6. **Entretien des vêtements.** Voici quelques principes à suivre :

- a. Garder tes vêtements propres. La saleté des vêtements atteint la peau; la saleté et la sueur du corps s'imprègnent dans les vêtements. Cela peut causer une irritation considérable. Il est donc important de changer de sous-vêtements chaque jour.

- b. Change de chaussettes aussi souvent que possible. Lave tes chaussettes à l'eau tiède. Rince-les bien pour enlever tout le savon, et presse-les fort pour bien extraire l'eau; ensuite, étire-les délicatement dans leur forme normale. Garde tes chaussettes en bon état; et reprise-les aussitôt qu'un trou apparaît. Fais attention de ne pas les brûler ou les roussir devant le feu.
 - c. Assure-toi que tes bottes sont bien entretenues. Elles doivent être souples et ne jamais être placées trop près du feu.
 - d. Raccommode dès que possible les chemises et les tricotés troués ou décousus. Remplace aussitôt les boutons perdus. Les boutonniers qui s'élargissent peuvent être resserrés en cousant ensemble les bords d'une extrémité. Les tricotés de laine doivent être lavés soigneusement à l'eau tiède, jamais chaude, pour éviter qu'ils rétrécissent.
 - e. Essaie d'éviter de mettre de la graisse ou de l'essence sur ton pantalon ou tes autres vêtements.
7. **S'habiller contre le froid.** Pour t'assurer que tes vêtements vont te donner une chaleur maximale afin d'affronter les périodes froides, tu devrais suivre les principes suivants :

- a. Premièrement, garde tes vêtements propres. Les vêtements sales sont froids. La saleté contient de l'humidité et des micro organismes qui, eux-mêmes, absorbent l'humidité de l'atmosphère. Les vêtements portés en période froide doivent donc être gardés le plus propres possible.



- b. Ne t'échauffe pas outre mesure. Pour te tenir au chaud, évite de t'échauffer exagérément. Quand les vêtements deviennent humides de transpiration, l'espace occupé auparavant par l'air, cet excellent isolant, se remplit d'une humidité conductrice de chaleur qui laisse s'échapper la chaleur du corps.
- c. Tes vêtements doivent être amples. L'air qui circule entre les couches de vêtements sert à réchauffer graduellement l'air extérieur. S'il n'y a qu'une seule couche d'air, l'air extérieur n'est pas assez réchauffé. Si les vêtements sont trop serrés, une bonne part de l'air isolant sera aspiré à l'extérieur.
- d. Garde tes vêtements secs. Les vêtements peuvent s'imprégner d'humidité provenant de deux directions : de l'intérieur et de l'extérieur. Les cadets doivent prendre toutes les précautions voulues pour garder leurs vêtements secs, et profiter de toutes les occasions possibles pour faire sécher leurs vêtements humides.

SECTION 3

HYGIÈNE PERSONNELLE

- 8. Rester en santé est un facteur important de la survie, et il faut donc mettre en pratique une hygiène stricte, non seulement au plan personnel, mais aussi dans la planification et le fonctionnement du camp. Le dépôt d'ordures et les latrines doivent être installés loin du camp afin de réduire la menace des insectes et, comme les maladies les plus courantes en situation de survie viennent de l'eau, pour éviter rigoureusement la pollution de l'eau potable. Les restes de repas et autres déchets doivent être brûlés dans le feu si possible.
- 9. Les latrines doivent être creusées en contrebas du camp et loin des réserves d'eau afin d'éviter le risque de pollution par infiltration.

Les latrines et le dépôt d'ordures doivent être installés bien à l'écart du camp, et de préférence sous le vent, mais quand même assez près pour que tous puissent y avoir accès facilement, et ne soient pas tentés d'aller ailleurs.

10. **Ablutions.** Prendre un bain par jour serait idéal. Si toutefois ce bain quotidien est impossible, tu dois laver les parties du corps où la saleté et la sueur se ramassent le plus souvent, c'est-à-dire :



- a. les mains – avec un soin particulier des ongles;
- b. les pieds – en prenant soin de bien sécher entre les orteils;
- c. entre les cuisses et les fesses; et
- d. les aisselles.

11. **Les cheveux.** Les cheveux longs et sales sont susceptibles d'abriter des poux, qui sont les principaux agents de propagation de maladies graves. C'est donc une bonne idée d'avoir les cheveux courts. Les cheveux malpropres peuvent aussi permettre la prolifération de germes qui risquent de causer des maladies de la peau, surtout dans le visage, sur la poitrine et dans le dos.

12. **Les dents.** Pour maximiser l'utilisation de ta brosse à dents, brosse d'un mouvement vertical à partir des gencives jusqu'au tranchant des dents. On ne doit pas se brosser les dents d'un mouvement horizontal (de gauche à droite).

13. **Sous-vêtements.** En plus de garder le corps au chaud, les sous-vêtements séparent la peau des vêtements plus rigides qui, à cause de leur poids et de leur texture, ne peuvent pas être lavés fréquemment. Il y a des gens qui adoptent l'attitude du «Ce qui ne se voit pas n'est pas important». Les sous-vêtements sales exposent continuellement la peau à un risque d'infection. Conséquemment, on voit l'apparition de démangeaisons et d'irritations qui peuvent causer des lésions cutanées. Les sous-vêtements doivent donc être changés et lavés au moins tous les deux jours et, si possible, chaque jour. Pour des raisons de santé, aucun vêtement ne devrait être porté pendant vingt-quatre heures sans être enlevé.

14. **Évacuation intestinale quotidienne.** Le point le plus important des fonctions intestinales, c'est leur régularité. Si, par paresse, tu ne fais pas fonctionner tes intestins lorsqu'ils en ont besoin, tu peux dérégler tout ton mécanisme intestinal et te retrouver avec de graves problèmes de constipation. Les intestins peuvent alors s'obstruer avec des déchets qui empoisonnent le système et entraînent des maux de tête, un manque d'énergie et un sentiment général de malaise. **SOUVIENS-TOI** – tu ne dois **JAMAIS** uriner ou déféquer dans la source d'eau potable ou à sa proximité.

15. **Loisirs et récréation.** L'exercice physique te force à respirer profondément en gonflant tes poumons au maximum. En plus de garder tes poumons en bon état de fonctionnement cela purifie le sang.

L'exercice physique augmente aussi le tonus des muscles et du système nerveux. Il permet d'acquérir le sens du rythme et de la vigilance, améliorant ainsi la santé et l'efficacité de tout le corps.

16. **Sommeil.** À la fin de la journée, l'attention est encore mise sur les ablutions personnelles et le changement de vêtements. L'air frais est essentiel en dormant. Il faut donc prêter une attention particulière à la qualité de la ventilation.

ENTRETIEN DES COUTEAUX

17. Les couteaux doivent toujours être bien aiguisés et on doit les porter dans un étui solide. Remets ton couteau immédiatement dans l'étui après l'avoir utilisé. L'étui doit toujours être attaché à la ceinture et placé vers le dos de la hanche, car un couteau placé devant pourrait s'enfoncer dans l'aîne en cas de chute.

18. Pour éviter de perdre ton couteau, attache le manche à ta ceinture au moyen d'une corde. Ne lance jamais ton couteau. Il devient tout à fait inutile s'il est ainsi mal utilisé, et tu le briseras ou le perdras probablement.

SECTION 4

LE FEU

19. Le feu est un des éléments essentiels de la survie. Il permet entre autres :

- a. de s'assurer chaleur et confort;
- b. de faire cuire les aliments;
- c. de faire sécher les vêtements;

- d. d'éloigner les animaux dangereux;
- e. d'éloigner les insectes;
- f. de signaler ta position si l'on te cherche; et
- g. de remonter le moral de façon efficace, lorsque l'on se trouve en situation de survie.

20. Trois facteurs essentiels sont requis pour allumer et maintenir un bon feu :

- a. un combustible;
- b. de l'air; et
- c. de la chaleur.

21. Le feu a besoin d'oxygène. En s'assurant que le feu est bien aéré, on s'assure qu'il sera chaud et brillant. En réduisant le courant d'air vers le feu, le feu brûlera plus lentement tout en utilisant moins de combustible.

22. Les feux qui produisent beaucoup de fumée sont généralement allumés avec du bois vert ou du bois mouillé. On peut éviter les feux fumeux en suivant soigneusement les étapes expliquées dans la présente section sur la façon d'allumer un feu.

PRÉPARATION

23. La première étape d'un bon feu consiste à s'assurer qu'on a en quantités suffisantes une matière inflammable, du petit bois d'allumage et du combustible. Ensuite, il faut s'assurer de préparer un foyer qui aidera à contrôler le feu, car l'utilisation négligente du feu, sans contrôle rigoureux, peut entraîner un désastre.



24. **Matière inflammable.** La matière utilisée pour allumer le feu doit être fine, sèche, hautement inflammable, telle que :

- a. le duvet de coton;
- b. la paille de papier;
- c. le coton absorbant;
- d. l'herbe sèche, comme le chiendent;
- e. le duvet d'oiseau;
- f. les excréments d'oiseaux et de chauve-souris réduits en poudre;
et
- g. les nids d'oiseaux ou de souris, secs et **ABANDONNÉS**.

25. La matière inflammable absorbe rapidement l'humidité de l'atmosphère et peut devenir moins efficace quand tu en as le plus besoin. Garde-la au sec! Aie toujours l'oeil aux aguets pour ramasser des matières inflammables.

26. **Bois d'allumage.** L'écorce de bouleau, les brindilles sèches, les plumeaux de bois et la gomme produite par tous les conifères sont tous d'excellents matériaux pour allumer un feu. Plus le combustible est humide et froid, plus tu auras besoin de bois d'allumage. Les gens sans expérience oublient généralement de ramasser du bois d'allumage en quantité suffisante.

FRABRIQUER DES PLUMEAUX DE BOIS

On fait les plumeaux de bois avec du bois sec. Avec un couteau ou une hache, on soulève des copeaux de chaque côté de la branche, en les laissant attachés par la base. On allume les copeaux en tenant le plumeau dans une position telle que le feu remonte le long des copeaux en jouant autour du bâton.



Figure 10-1 Plumeau de bois sec

27. **Combustible.** Le combustible le plus répandu est le bois. Le bois mou (conifères) donne un feu rapide et chaud mais brûle rapidement. Le bois dur (feuillus) donne un feu chaud et constant. En été, le bois dur est identifiable à ses feuilles larges, contrairement au bois mou qui a généralement des aiguilles. En hiver, le bois dur perd ses feuilles alors que le bois mou reste vert.

28. Les sources de bois sec comme combustible sont les branches mortes, le coeur des souches mortes et le bois de grève. En été, la meilleure source de combustible, c'est les brindilles de résineux. Les branches mortes d'arbustes, les lichens secs, les herbes sèches, et les racines sèches sont autant d'autres sources de combustible.

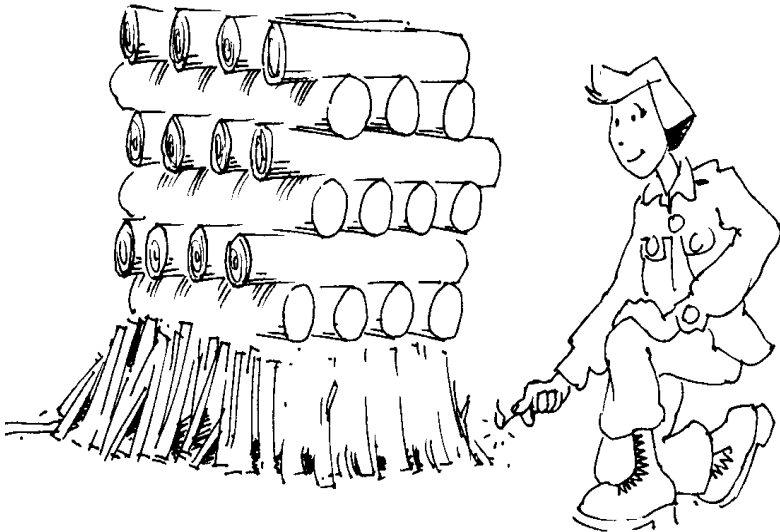
AUTRES SOURCES DE COMBUSTIBLE

29. Quand le bois est difficile à trouver, tu peux te tourner vers d'autres sources de combustibles :

- a. excréments d'animaux (secs) :

- b. tourbe;
 - c. charbon; et
 - d. graisses animales.
30. Le feu de camp se construit de la façon suivante :
- a. dans une région boisée, creuser autant que possible jusqu'au sol nu et recouvrir la surface du fond avec des bûches de bois vert;
 - b. ne pas faire un feu sous un arbre dont les branches pendent très bas;
 - c. faire les feux de cuisson dans des tranchées ou dans des creux; et
 - d. choisir avec soin l'emplacement du feu.
31. Comment préparer un feu :
- a. premièrement, faire un petit tas de copeaux ou de brindilles, avec un peu de gomme de sapin ou d'autre conifère;
 - b. après avoir allumé le tas, ajouter du bois d'allumage plus gros dès que la flamme s'élève;
 - c. empiler le bois d'allumage en forme de cône ou l'appuyer au-dessus du feu sur un support ou une bûche;
 - d. mettre des grosses bûches dans le feu quand la pile de bois d'allumage est assez grosse pour les supporter;
 - e. garder les morceaux de bois près les uns des autres afin de permettre à la flamme de passer de l'un à l'autre. Ne pas tasser le bois, afin que l'air puisse toujours circuler;

- f. si en essayant d'allumer un feu, la première allumette s'éteint, ne pas la jeter. La briser en éclats que l'on enroule autour de la seconde allumette, juste sous la tête;
- g. pour construire un feu avec succès, tu dois te rappeler que le feu brûle en montant et qu'il a besoin d'air;
- h. les feux doivent être petits et servir à des petits groupes;
- j. un petit feu te permet de t'approcher plus près et demande moins de combustible qu'un gros feu; et
- k. un feu doit être allumé par le bas.



32. **Feux de camp.** Voici les choses à faire :

- Munis-toi d'une pelle et d'un seau avant d'allumer ton feu.
- Prépare l'emplacement du feu en enlevant toutes les feuilles, brindilles et autres matières inflammables sur une surface d'un rayon d'au moins trois pieds autour du feu; nettoyer la surface jusqu'au sol minéral.
- Construis ton feu de camp à au moins 10 pieds de toute bûche, souche, branche ou arbre debout.
- Construis ton feu à au moins 50 pieds de toute structure ou de débris inflammables.
- Surveille ton feu continuellement et assure-toi qu'il est bien éteint avant de quitter les lieux.
- Obtiens l'autorisation avant de faire un feu de camp sur un terrain privé ou public.

33. **Feux de camp.** Voici les choses qu'il NE FAUT PAS faire :

- N'allume jamais de feu là où les services forestiers, le propriétaire ou le locataire d'un terrain a affiché un avis interdisant les feux.
- N'allume jamais de feu par vent fort.
- N'allume jamais un feu plus gros que nécessaire. Ce sont les petits feux bien chauds qui sont les plus efficaces pour la cuisson.

- Ne fais jamais de feu de plus de quatre pieds de diamètre et de trois pieds de hauteur.
- Ne laisse jamais ton feu sans surveillance. Un feu de camp qui s'étend peut dégénérer en un feu de forêt couteux.
- Ne mets pas de roches humides ou poreuses près du feu, spécialement les roches qui ont été immergées dans l'eau – elles peuvent exploser sous l'action de la chaleur.

MÉTHODES POUR ALLUMER UN FEU

34. Voici quelques méthodes pour allumer un feu :

- Allumettes/briquet.** Bien sur, la méthode la plus facile pour allumer un feu est d'utiliser des allumettes ou un briquet. L'utilisation de briquets jetables au butane/propane est déconseillée près des feux de camp. Un tel briquet peut avoir un effet de bâton de dynamite s'il est exposé à un tison provenant du feu. Si l'explosion du briquet se produit pendant qu'il est encore dans tes poches tu risques d'être estropié pour la vie!
- Pierre à feu.** Voilà une façon facile et sûre d'allumer un feu. Si le silex producteur d'étincelles est disponible au bas de la tablette, utilise un couteau ou une pièce de métal similaire pour gratter et provoquer une étincelle qui servira à allumer le duvet de coton, les bouts de tissu ou la paille de papier.
- Batterie.** On peut allumer un petit feu au moyen d'une batterie et de laine d'acier. Connecte les bouts d'une petite batterie (D) avec de la laine d'acier. La laine d'acier va se mettre à brûler. Tu peux te servir de la laine d'acier brûlante pour allumer ton bois d'allumage.
- Loupe.** Une loupe peut te servir à concentrer les rayons du soleil sur du bois sec ou du papier. Le bois, ou le papier, se mettra à chauffer et prendra feu. Bien sur, cette méthode n'est utile que pendant les jours ensoleillés.

SECTION 5

COMMENT DISPOSER DES DÉCHETS LIQUIDES ET SECS

35. En tant que bons citoyens, nous avons tous la responsabilité de préserver l'environnement. Si tu vas dans les bois assure-toi de bien disposer des déchets. Tous les déchets secs doivent être brûlés au fur et à mesure, et il faut creuser une fosse de grandes dimensions pour y enterrer les déchets liquides. Quand on lève le camp, il faut remplir les fosses par mesure de sécurité et pour éviter les odeurs nauséabondes. Il faut creuser ces fosses dans le sens inverse du vent par rapport à la cuisine. Il faut s'assurer de localiser les fosses à un endroit où on évitera la contamination de la réserve d'eau potable. Il faut bien indiquer si les fosses sont pour les déchets «liquides», ou «secs».

36. **Restrictions.** Il est possible que tu ne puisses pas brûler ni enterrer les déchets solides à cause des préoccupations écologiques dans certaines régions. Assure-toi alors de pouvoir emballer tes ordures pour les évacuer. **TU L'APPORTES, TU LE REMPOTES.**

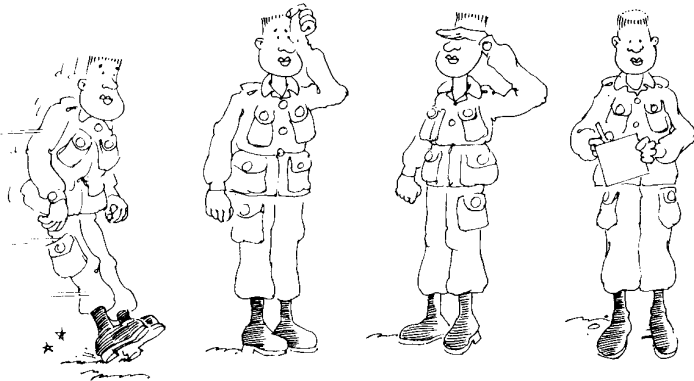
SECTION 6

PSYCHOLOGIE DE LA SURVIE

37. Quand tu te retrouves en situation d'urgence, tu dois faire attention aux conséquences qu'entraîne chacune de tes actions. Si tu te perds, rappelle-toi les étapes suivantes

- a. **STOPPE.** Le corps humain est conçu pour trois fonctions de base : digérer les aliments, travailler, ou penser. Il ne peut faire deux de ces choses en même temps de façon très efficace. De la l'importance de s'arrêter pour pouvoir penser. Ce faisant, tu éviteras de prendre des décisions bâclées.

- b. **TÂCHE.** Pense aux dangers immédiats et futurs qui te menacent. Observe le temps qu'il fait, le terrain, et les ressources et l'énergie dont tu disposes pour survivre.
- c. **OBSERVE.** Regarde autour de toi, et considère le problème sous tous ses angles afin d'y trouver des solutions. Quelles sont les ressources disponibles, la météo à venir, et les meilleures mesures à prendre?
- d. **PLANIFIE.** Après avoir réfléchi et observé tous les aspects de la situation, établis un plan d'action qui fera le meilleur usage possible de l'énergie limitée dont tu disposes. Planifie tes activités quelles qu'elles soient afin de tirer profit des ressources naturelles disponibles.



SEPT ENNEMIS DE LA SURVIE

38. La douleur, le froid, la soif, la faim, la fatigue, l'ennui et la solitude – ce sont des sensations que nous avons tous ressenties, mais rarement dans une situation où notre survie était menacée. Dans une situation de survie, les sensations de douleur, de froid, etc., sont les mêmes que nous avons déjà ressenties, mais elles sont plus fortes et plus dangereuses. Il faut apprendre à apprivoiser ces peurs en sachant quels effets elles peuvent avoir sur toi. Ne te laisse pas dominer par elles. Apprends plutôt à les dominer.

39. **Douleur.** La douleur, c'est un moyen que prend la nature pour te signaler que quelque chose ne va pas. La nature peut cependant mettre un frein à la douleur si tu es trop occupé pour porter ton attention sur une blessure lorsqu'elle se produit. La douleur peut passer inaperçue si ton esprit est occupé à planifier ta survie. Par contre, si tu t'abandonnes à la douleur, elle affaiblira ta volonté de survivre. La douleur peut te vaincre, si tu la laisses faire, Même si elle n'est pas sérieuse ni prolongée. Fais un effort spécial pour garder espoir et pour continuer à travailler.

40. **Froid.** Le froid est un danger beaucoup plus grand qu'on ne le pense. Non seulement il diminue la capacité de penser, mais aussi il a tendance à diminuer la volonté de faire quoi que ce soit, excepte se réchauffer. Le froid est un ennemi insidieux qui, en engourdissant l'esprit et, le corps, engourdit la volonté. Parce qu'il deviendra difficile de te déplacer et parce que tu voudras dormir, tu pourras oublier ton objectif principal... survivre.



41. **Soif.** Cet autre ennemi de la survie, Même si l'est pas aussi extrême, peut engourdir ton esprit. Comme la douleur et le froid, la soif peut presque s'oublier si la volonté de survivre est assez forte. Il est important aussi de se rappeler qu'il ne faut pas se priver d'eau inutilement.

Une situation de déshydratation grave peut se produire en situation de survie, Même lorsqu'il y a toute l'eau dont on a besoin.

42. **Faim.** La faim est dangereuse à cause des effets qu'elle peut avoir sur l'esprit, principalement en diminuant chez une personne l'aptitude à la pensée rationnelle. La soif et la faim augmentent la sensibilité au froid, à la douleur et à la peur, trois sensations affaiblissantes.



43. **Fatigue.** Une fatigue même très modérée peut effectivement réduire les habiletés mentales. La fatigue peut rendre négligent – il devient de plus en plus facile d'adopter l'attitude de ne pas s'en faire. C'est un des plus grands dangers de la survie. La confusion entre les notions de fatigue et de dépense d'énergie peut être responsable de plusieurs décès en situation de survie. Il est certain qu'il y a un danger réel à trop se dépenser, mais la fatigue peut être causée en fait par le désespoir, l'absence d'objectifs, l'insatisfaction, la frustration, ou l'ennui. Il est facile d'échapper à une situation devenue trop difficile en s'abandonnant à la fatigue. En regardant en face les dangers d'une situation, il est souvent possible de rassembler les forces nécessaires pour les surmonter.

44. **Ennui et solitude.** Ce sont deux des pires ennemis de la survie. Le pire avec eux, c'est qu'ils sont imprévisibles. Quand rien ne se passe, quand tu attends un événement qui ne survient pas, quand tu dois rester en place, tranquille et seul, l'ennui et la solitude essaient de se glisser en toi.

SECTION 7

AUTRES CONSEILS ET SUGGESTIONS

L'EAU

45. Contrairement à ce que l'on pourrait croire, la nourriture n'est pas une nécessité immédiate de la survie. L'être humain peut vivre une bonne période de temps grâce à ses réserves de graisse et avec de l'eau. L'eau est essentielle à la survie. Une ration quotidienne d'environ un demi-litre (2 tasses) est considérée comme le minimum nécessaire.

46. Une personne perd en moyenne de deux à trois litres d'eau par Jour. Cette perte est aggravée par la transpiration et la respiration rapide qu'entraîne le travail.

COMMENT ÉVITER LA DÉSHYDRATATION

47. Afin de réduire au minimum les pertes de liquide, prends les précautions suivantes :

- a. ne te fatigue pas outre mesure, repose-toi aussi souvent que possible;
- b. ne fume pas;
- c. reste à l'ombre pour ne pas avoir trop chaud;
- d. ne t'étends pas sur le sol chaud ou une surface chaude;
- e. ne bois pas de boissons alcoolisées, car leur digestion accapare les fluides essentiels aux organes vitaux;
- f. ne parle pas, respire par le nez, non par la bouche; et
- g. essaie de manger le moins possible, puisque l'eau nécessaire à la digestion proviendra des organes vitaux, provoquant une déshydratation accrue.

Les graisses, surtout, sont difficiles à digérer et demandent beaucoup de liquide; il faut donc les éviter tout spécialement.

SOURCES D'EAU	
ÉTÉ	HIVER
<ul style="list-style-type: none">• RUISSEAUX ET RIVIÈRES RAPIDES• CREUSER DANS LE SOL• LACS (BIEN DRAINÉS)	<ul style="list-style-type: none">• FAIRE FONDRE DE LA NEIGE ET DE LA GLACE (NE MANGEZ PAS DE NEIGE – FAITES-LA D'ABORD FONDRE – MANGER DE LA NEIGE DÉSHYDRATE L'ORGANISME)
<p>POUR PURIFIER L'EAU : LA FILTRER OU L'ÉCUMER PUIS LA FAIRE BOUILLIR DE 3 À 5 MINUTES.</p>	

48. Le sel est essentiel à la survie. Un régime normal comprend environ 10 grammes de sel par jour. Cependant, lorsque le corps perd du sel, dans la sueur et l'urine, plus rapidement qu'il n'en absorbe, il peut y avoir des problèmes. L'activité physique va aussi accélérer cette déperdition de sel. Les premiers symptômes de déficience saline sont les crampes musculaires, les étourdissements, la nausée et la fatigue. Un remède simple consiste à prendre une pincée de sel dans une chopine d'eau.

PLANTES COMESTIBLES ET NON COMESTIBLES

49. En plus de la chasse et de la pêche, les plantes peuvent constituer un élément important de la nutrition en survie. Elles sont une bonne source de vitamines et d'autres substances nutritives, et elles aident à briser la monotonie du poisson et du gibier.

50. Cette section n'est pas un guide détaillé de toutes les plantes, mais seulement une introduction. Ne mange pas de plantes sans qu'elle ait été identifiée avec soin par un instructeur. Tu ne seras jamais obligé de manger des plantes sauvages pendant les exercices de ton escadron.

51. Toujours éviter les champignons. Si certains champignons sont excellents à manger, d'autres en apparence identiques sont mortels. De toutes façons, les champignons n'ont aucune valeur nutritive, donc éviter-les.

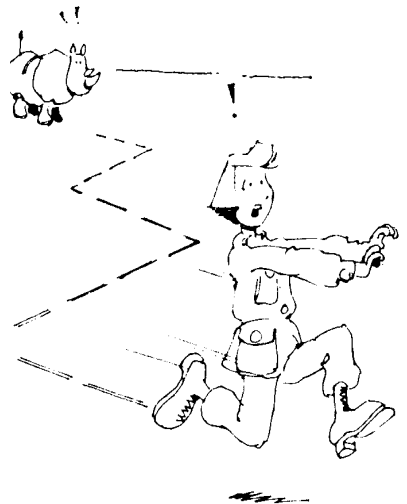
52. Plusieurs ouvrages excellents décrivent les plantes sauvages comestibles dans ta région. Va voir à la bibliothèque, ou dans les librairies, pour trouver les guides qui s'appliquent à ta situation géographique.

AVEUGLEMENT CAUSE PAR LA NEIGE

53. **Reflats éblouissants sur la neige.** L'intensité des rayons du soleil, lorsqu'ils sont reflétés sur la neige, peuvent causer l'aveuglement. Porte des lunettes protectrices et si tu n'en as pas, fabrique un bandeau d'étoffe ou d'écorce dans lequel tu pratiqueras deux fentes horizontales étroites par lesquelles regarder.

CONFRONTATION AVEC DES ANIMAUX DANGEREUX

54. Un feu bien entretenu éloignera les animaux dangereux de ton camp. Des bruits forts, comme celui d'un caillou dans une boîte de métal, peuvent aussi faire peur aux invités indésirables.

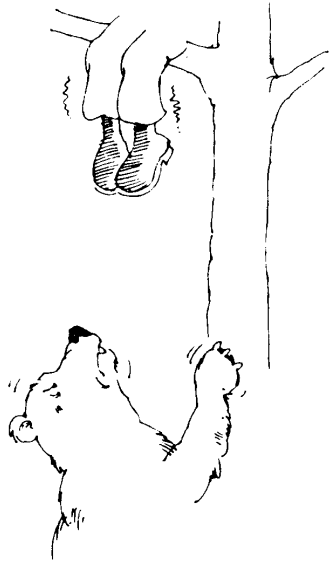


Cependant, si tu devais en venir à un face à face avec un gros animal, il faut rester calme. Souviens-toi qu'il a probablement plus peur que toi. Reste immobile, puis recule lentement. L'animal en fera probablement autant.

55. Si tu dois courir, fais-le en zigzaguant. Des animaux tels le rhinocéros chargent en ligne droite et ont une mauvaise vision. Bien sur, il y a peu de chances que tu rencontres un rhinocéros au Canada!

56. Parfois, le seul fait de s'enlever du chemin fait disparaître la menace perçue par l'animal. Il est possible que tu te sois simplement trouvé sur son chemin.

57. En dernier recours, grimpe dans un arbre. Prépare-toi à rester longtemps accroché si l'animal s'intéresse vraiment à toi.



DISCIPLINE DU CAMP

58. Les points suivants sont des principes simples mais importants à te rappeler pour rendre ton séjour au site de survie plus plaisant et confortable :

- a. Les lieux doivent être tenus propres et en ordre, chaque chose à sa place de rangement. Par exemple, on accroche les ustensiles de cuisine et les tasses, etc., aux branches des arbres. Tout doit cependant être à bonne hauteur du sol, afin de rester propre.

- b. Les vêtements de rechange et l'équipement doivent être rangés dans l'abri afin d'éviter de les tremper ou de les détruire.
- c. Pour éviter l'évaporation ou la déshydratation, remettre les bouchons sur les bouteilles d'eau et bien refermer tous les contenants après usage.
- d. Les aliments doivent être couverts et gardés au-dessus du sol, et loin des animaux qui vivent dans les arbres.

RATIONS DE SECOURS

59. Si tu transportes des rations de secours, ne les mange pas toutes dès le premier jour. Dès que tu auras faim, tu pourrais être tenté de manger tes rations de secours. Maîtrise cette faim et commence à chercher ta nourriture dans l'environnement dès que possible. Il serait sage de conserver les contenants vides, que tu pourras utiliser pour ramasser l'eau de pluie ou faire fondre de la neige.

421

T
I
R

HOMME AU CHAMP
DE TIR,
CESSEZ LE FEUI



CHAPITRE 11

OBJECTIF DE RENDEMENT 421

TIR

SÉCURITÉ AU CHAMP DE TIR

<p>Cette OREN sera modifié dès que la version finale approuvée de la documentation sur la carabine à air comprimé sera disponible</p>

1. Il est très important qu'un tireur débutant connaisse les principes de sécurité. C'est pourquoi, avant d'utiliser une arme à feu, il faut avoir une connaissance approfondie des principes de manipulation des armes.

2. Ton escadron peut avoir, ou non, accès à un champ de tir, mais pendant ta première année de cadet tu auras quand même la chance de visiter des installations de tir à la carabine. Chacune des personnes qui entrent dans une salle de tir doit lire et connaître les ordres régissant cette salle. Habituellement, tu peux les trouver dans la salle où à l'extérieur près de la porte. Tu dois les lire avant de participer à toute activité de tir. Les règles suivantes doivent être scrupuleusement respectées en tout temps lorsque tu manipules une arme à feu :

- a. manipule toujours une arme comme si elle était chargée. Si elle t'est remise, vérifie immédiatement si elle est chargée;
- b. observe tous les ordres donnés par l'officier de tir;
- c. tiens toujours le fusil pointé de façon à ce qu'il ne présente aucun danger. Cela veut généralement dire de le pointer vers le ciel où vers le fond du champ de tir. **NE POINTE JAMAIS UN FUSIL SUR UNE PERSONNE;**
- d. vérifie ta cible avant de tirer;
- e. vérifie l'espace derrière la cible;
- f. ne pointe jamais un fusil dans une direction où tu ne voudrais pas tirer;

- g. ne grimpe jamais à un arbre ou sur une clôture avec un fusil chargé; et
 - h. ne tire pas sur des surfaces dures et plates ni sur l'eau car ces surfaces provoquent des ricochets.
3. Tous les tireurs doivent protéger leur ouïe. Durant le tir, il faut toujours porter des protège-oreilles ou des tampons. Même le bruit causé par la carabine de calibre 0.22 peut endommager l'ouïe.
4. La plupart d'entre vous allez utiliser une carabine Lee Enfield 303, N° 7, convertie en calibre 0.22. Le chiffre 0.22 fait référence à la grosseur de la munition utilisée. Avant de tirer, il est aussi important de bien connaître les différentes parties de la carabine et leur fonction. Tu dois être capable de démonter et de remonter ta carabine sans en endommager un composant. Tu seras appelé à le faire au moment du nettoyage de la carabine.
5. En démontant la carabine, aligne les parties de gauche à droite afin de t'aider à les nommer et à remonter la carabine :
- a. **Identification.** Assure-toi que le numéro de série qui se trouve sur la culasse est le même que celui sur le côté gauche du fût. Le tir ne sera pas précis si on n'a pas la bonne culasse.
 - b. **Bretelle.** Enlève la bretelle.
 - c. **Culasse.** La culasse doit être tirée vers l'arrière jusqu'à ce que sa tête coïncide avec l'ouverture équivalente sur le côté droit du fût. Avec les doigts de la main gauche, lève la tête de la culasse et avec la main droite, retire la culasse de l'arme.
6. Les différentes parties de la carabine sont illustrées à la figure 11-1. Il est important que tu connaisses bien toutes les parties afin de savoir quoi faire lorsqu'on te le demandera. De même, tu dois bien comprendre le fonctionnement des mécanismes d'une carabine. Les fonctions sont les suivantes :
- a. **Extraction première.** Quand tu relèves le levier de la culasse, la culasse tourne et le tenon du chien glisse sur la longue rainure

directrice à l'arrière de la culasse et tire le percuteur vers l'arrière de 1/8 de po. Le tenon d'arrêt situé sous la culasse se déplace vers le bas de la fente inclinée aménagée sur le côté gauche du fût, et tire la culasse vers l'arrière, ainsi que la douille, de 1/8 de po environ.

- b. **Extraction et éjection.** Quand la culasse est repoussée vers l'arrière, l'extracteur sort la douille de la chambre et l'éjecte. Pour éjecter la douille convenablement, tire la culasse d'un mouvement sec.
- c. **Les cartouches.** Insère une balle de calibre 0.22 dans la chambre.
- d. **Le chien.** Quand la culasse se déplace vers l'avant, la courbure du chien rencontre la gâchette, qui empêche le chien et le percuteur d'aller plus loin; la culasse se déplace en avant et comprime le ressort principal qui se trouve à l'intérieur.
- e. **Le cran d'arrêt.** Quand on tourne le levier de la culasse vers le bas, la came de la culasse glisse au-dessus de l'épaule à la droite du fût et le cran d'arrêt de la culasse glisse dans l'échancrure à la gauche du fût, ce qui a pour effet de fermer et de verrouiller la culasse.
- f. **La détente.** En tirant, les deux comes de la détente appuient l'une après l'autre sur la partie inférieure de la gâchette, produisant deux pressions; la première amène le bout de la gâchette en bas de la courbure du chien; la deuxième relâche le chien.
- g. **Le cran de sûreté.** Quand le cran de sûreté est en place, ni le chien ni la culasse ne peuvent bouger.

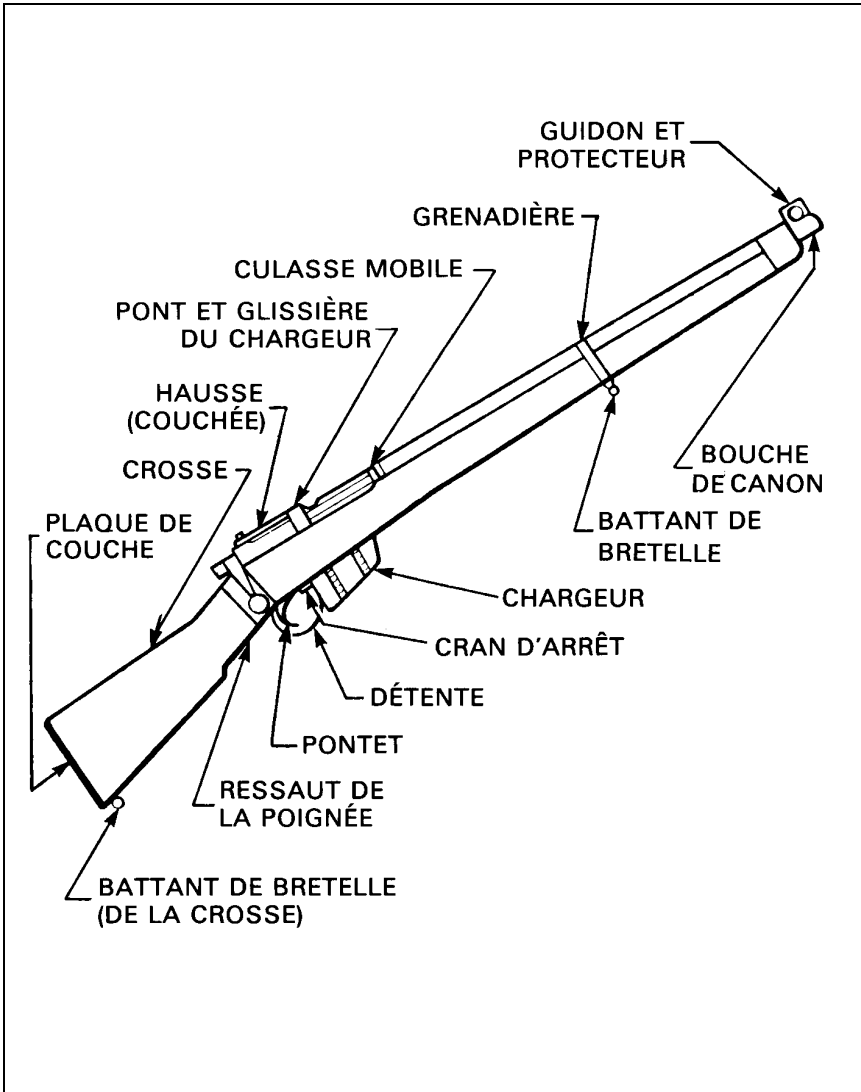


Figure 11-1 Les éléments d'un fusil

7. Voici comment monter un fusil :
- a. Assure-toi que le numéro de la culasse et celui du fusil sont les mêmes, que la tête de la culasse est vissée et que le tenon d'arrêt du chien et le chien sont en ligne. Le cran de sûreté est vers l'avant. Engage la culasse et pousse-la vers l'avant jusqu'à ce que la tête coïncide avec l'échancrure du fût. Abaisse la tête de la culasse dans l'échancrure et tiens-la abaissée tout en repoussant à fond le levier de la culasse et en le rabattant.
 - b. Presse la détente. Pour ce faire, retiens la poignée de la crosse fermement de la main droite, l'index sur la partie la plus inférieure de la détente et presse légèrement, tu entendras un clic qui est la fin de la première pression; continue à presser (la deuxième détente) jusqu'à ce que le chien se déplace vers l'avant.
 - c. Applique le cran de sûreté en le tournant vers l'arrière, et en gardant le levier de la culasse baissé avec les doigts.
 - d. Si le chien reste poussé à moitié, ramène-le vers l'arrière, ouvre la culasse et regarde si la chambre et le magasin sont vides, ferme ensuite la culasse et presse la détente. Si le chien est à moitié armé quand tu tires, tire de nouveau vers l'arrière et continue à tirer.
 - e. Remplace la bretelle.

ENTRETIEN ET NETTOYAGE

8. L'efficacité de l'arme dépend de deux conditions : les soins qu'on lui donne et l'habileté du tireur. Le nettoyage et l'entretien quotidiens sont nécessaires afin que l'arme fonctionne le mieux possible.

9. Avant le nettoyage, il faut démonter la carabine. Assure-toi que tu as tout le matériel de nettoyage nécessaire avant de commencer. Il te faudra :

- a. une baguette de nettoyage;
- b. des morceaux de flanelle (4 po sur 1-1/2 po environ); et
- c. de l'huile.

10. Assemble la baguette de nettoyage en y vissant la tête, qui est munie d'une ouverture dans laquelle tu dois insérer un morceau de flanelle. Pousse ensuite la baguette dans le canon par l'ouverture avant jusqu'à ce qu'elle apparaisse à l'autre extrémité, près du chargeur. Attache la flanelle à la tête et tire la baguette à travers le canon.

11. Examine le canon et la chambre. La meilleure manière de le faire est de tenir l'embouchure près de l'oeil alors que l'ouverture de la culasse laisse entrer la lumière. En regardant dans le canon, fais-le tourner lentement. Évite de regarder à travers le canon au lieu de regarder dans le canon.

12. Passe ensuite une pièce de flanelle propre et huilée à travers le canon. Sers-toi de la baguette pour huiler légèrement la chambre. Répète la manoeuvre avec une pièce de flanelle propre.

13. Enlève la saleté et la poussière de toutes les parties de la carabine et applique une fine couche d'huile. Nettoie bien la culasse et huile-la légèrement, mais si le climat est sec et qu'il y a de la poussière, ne mets pas d'huile. Remonte la carabine.

ORDRES ET MÉTHODES DE CHAMP DE TIR

14. Il est important que chacun connaisse et respecte les ordres et méthodes propres au champ de tir. Voici quelques règles générales à ce sujet :

- a. Personne ne doit se trouver devant la ligne de feu lorsque le tir est en cours.

- b. Personne ne charge son arme ou ne prend une position de tir sans l'autorisation de l'officier responsable.
- c. Personne ne se trouve sur le champ de tir sauf les tireurs et ceux qui sont autorisés par l'officier responsable.
- d. Il n'y a ni cris, ni conversations bruyantes sur le champ de tir.
- e. Au moment d'examiner les cibles, les armes sont déchargées et déposées à la position de tir, les culasses ouvertes et les leviers des culasses relevés. L'officier responsable ne permet à personne de dépasser la position de tir que lorsque les mesures de sécurité adoptées pour les armes lui paraissent satisfaisantes
- f. Toutes les armes sont inspectées avant d'être enlevées de la position de tir.
- g. Après le tir, les cartouches non utilisées sont séparées des douilles vides, et ramassées.
- h. Après le tir, tout le personnel se rassemble au même endroit, et est prévenu par l'officier responsable qu'il est interdit à quiconque de garder par devers soi des munitions non explosées. L'officier inspecte alors toutes les armes, chargeurs et équipements et demande aux cadets s'ils ont en leur possession des munitions non explosées .

ORDRES DE SÉCURITÉ DE CHAMP DE TIR

15. Il est important que tu saches quoi faire lorsque tu reçois un ordre sur le champ de tir. Les ordres sont donnés selon une séquence particulière avant le tir. Dans un champ de tir intérieur, les ordres sont les suivants :

- a. **Prenez position.** Les tireurs prennent position sur le champ de tir, les munitions sont distribuées.
- b. **Chargez.** Les tireurs insèrent une balle de calibre 0.22 dans la chambre et ferment la culasse.

- c. **À votre rythme, tirez.** Les tireurs commencent à tirer à leur propre rythme.
- d. **Cessez le feu.** Les armes sont abaissées et le cran de sûreté est mis.
- e. **Déchargez.** Toutes les armes sont déchargées, la crosse pointée vers le bas, les leviers tirés vers l'arrière et les culasses ouvertes.
- f. **Dégagez.** Les tireurs se lèvent et restent derrière la plate-forme de tir. L'officier responsable de la sécurité s'assure que toutes les armes sont en position sûre et les culasses tirées vers l'arrière.
- g. **Examinez les cibles.** Les tireurs examinent et/ou changent les cibles. L'officier responsable s'assure que personne ne touche aux armes pendant l'examen des cibles.

LES PRINCIPES DE BASE DU TIR

16. **La position à plat ventre.** Quand tu commences à tirer, on te demande d'adopter la position à plat ventre. Tu ne t'y sentiras pas à l'aise avant de t'être exercé à quelques reprises. C'est la meilleure position pour viser juste et obtenir de bons résultats. La position à plat ventre se décrit comme suit :

- a. le tireur se tient à gauche de la ligne de tir, son corps formant un angle de 5 à 15 degrés avec la ligne de tir;
- b. le corps n'est pas tourné, il est allongé et détendu; la colonne vertébrale est droite;

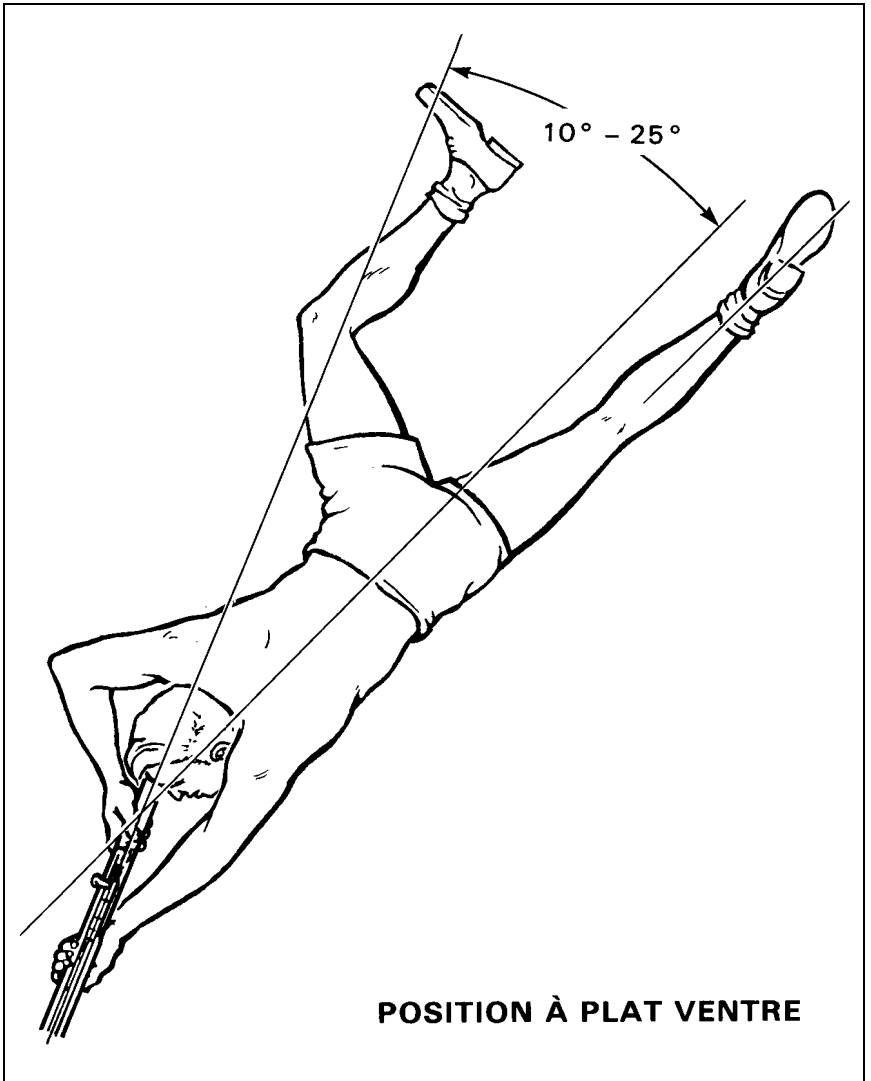


Figure 11-2 La position à plat ventre – vue d'en haut

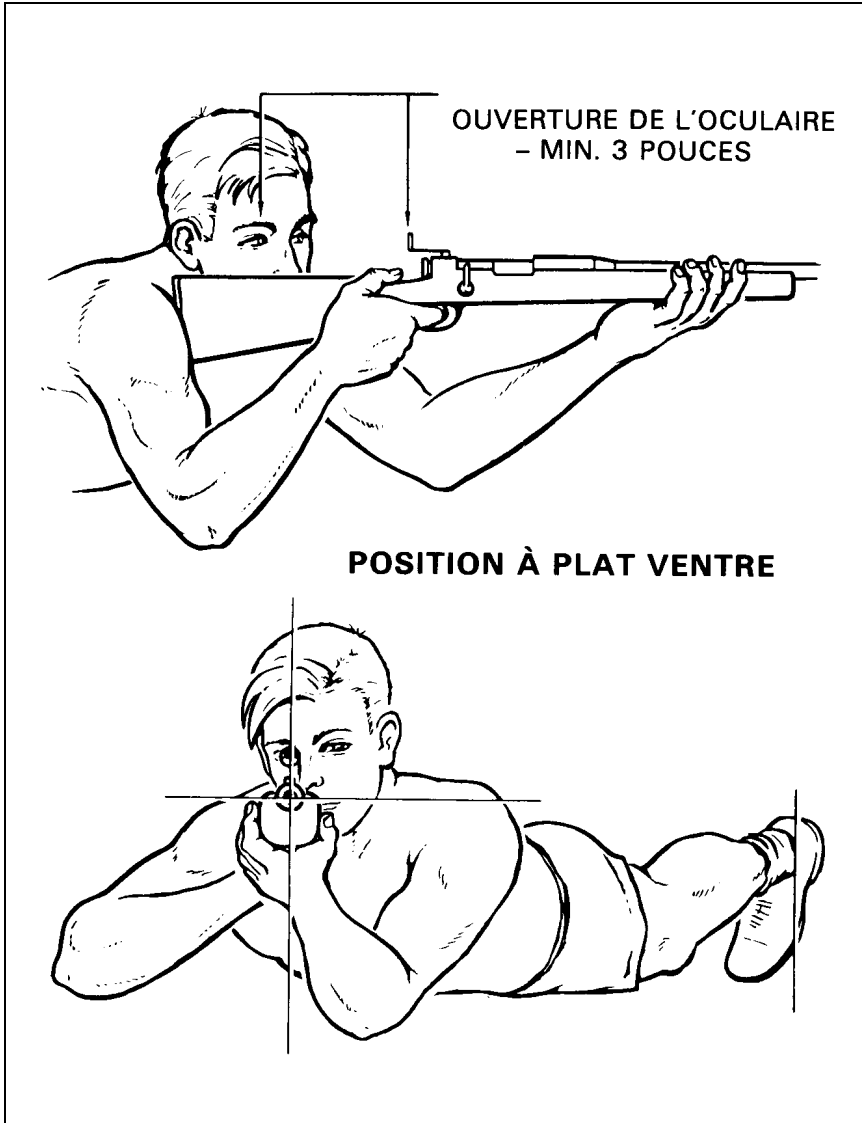


Figure 11-3 La position à plat ventre – vue de côté et de face

- c. la jambe gauche est presque parallèle à la colonne vertébrale, les orteils sont pointés vers l'intérieur;
- d. la jambe droite forme un angle d'environ 45 degrés avec la colonne vertébrale et le genou est plié de façon que le bas de la jambe soit presque parallèle à la jambe gauche. Les orteils sont pointés vers l'extérieur.
- e. le coude gauche doit être légèrement à gauche du fusil;
- f. le bras, la main et les doigts gauches sont détendus;
- g. la bretelle peut être placée sur la partie supérieure du bras et ajustée de façon à supporter le poids du fusil. Le tireur ne doit faire aucun effort pour soutenir le fusil de la main et de l'avant-bras gauches. La main gauche est placée à l'avant de la butée;
- h. le coude droit est placé à une distance raisonnable du corps et supporte très peu de poids;
- j. la main droite tient la crosse, avec une pression assez forte; et
- k. la plaque de couche est bien placée au creux de l'épaule, au même endroit pour chaque coup tire.

CHARGER ET DÉCHARGER LA CARABINE

17. Il est important de t'exercer à charger et à décharger ton arme jusqu'à ce que ces opérations deviennent automatiques; tu pourras alors te concentrer sur les gestes qui ne sont pas automatiques, comme viser et tirer.

18. Pour charger :

- a. pousse le cran de sûreté vers l'avant, et ouvre la culasse;
- b. mets une balle dans le chargeur;

- c. ferme la culasse, mets le cran de sûreté et saisis la poignée de la crosse; et
- d. attends de recevoir les ordres avant de tirer.

19. S'il y a un arrêt de feu ou un enrayage (c.-à-d. que rien ne se produit lorsque tu tires la détente), avertis l'officier responsable en levant la main. L'officier prendra alors les mesures jugées appropriées. **N'ESSAIE PAS** de régler toi-même le problème en ouvrant la culasse. Garde l'arme pointée vers le bas.

20. Pour décharger :

- a. pousse le cran de sûreté vers l'avant;
- b. imprime à la culasse un mouvement de va-et-vient rapide; et
- c. presse la détente et mets le cran de sûreté.

21. Ton instructeur parlera de quelques facteurs qui affectent le tir. Voici quelques éléments essentiels de l'adresse au tir :

- a. **La respiration.** Il est important de respirer de façon égale et continue en tirant. Au moment même de tirer, tes poumons devraient être à moitié vides. La marche à suivre consiste à viser, aspirer, laisser le guidon redescendre un peu. Alors, expire et ramène le guidon vers le haut au même moment ou tu alignes la mire avant sur la cible, tire une balle si la visée est bonne.
- b. **Le contrôle de la détente.** Il y a deux pressions sur la détente. Tu devrais tirer la détente en prenant soin de ne pas bouger l'arme, et du même coup déranger la visée.

22. Il faut acquérir plusieurs habiletés pour devenir un bon tireur. Il faut du temps et de la pratique, et une bonne dose d'autodiscipline. Si tu es intéressé à développer tes capacités de tireur, demande à tes sous-officiers s'il y a une équipe de tir à ton escadron.

VÉRIFIE TES CONNAISSANCES

1. En un mot, quelle est la chose la plus importante à te rappeler quand vient le temps de manipuler une arme et lorsque tu te trouves sur un champ de tir?
2. Énonce trois règles de sécurité à suivre lorsque tu manipules une arme.
3. Dans quelle position dois-tu te trouver lorsque tu tires au champ de tir?
4. Combien y a-t-il de pressions sur la détente?
5. Décris les gestes que tu dois poser lorsque tu reçois ces commandements :
 - a. PRENEZ POSITION;
 - b. CESSEZ LE FEU; et
 - c. CHARGEZ.
6. Si on te remet une arme, que dois-tu faire immédiatement?
7. Nomme les deux éléments essentiels de l'adresse au tir.