

TABLE RONDE SECURITE

n°1 - 2019

Thème 1 : Le REX

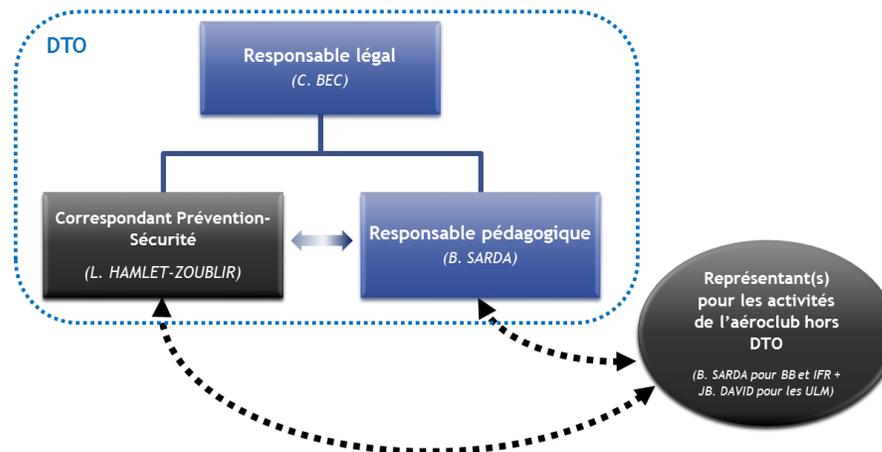
Retour d'expérience en aéronautique



Retour d'expérience

Préambule :

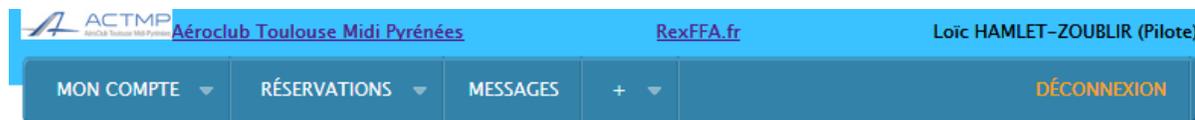
- ▶ L'ACTMP est maintenant un organisme déclaré de formation ou « DTO » : formation PPL, LAPL, SEP, vol de nuit
- ▶ **Politique de sécurité mise en place à l'ACTMP :**
 - Intègre le périmètre défini dans le cadre du DTO
 - Est élargi aux activités périphériques (Pilotes brevetés, ULM, IFR)
 - Traite les **risques concrétisés** (ce qui s'est passé) et les **risques potentiels** pour faire de la prévention
 - Est disponible au secrétariat



Retour d'expérience (REX)

▶ RETOUR D'EXPÉRIENCE = Gestion des risques concrétisés

- Traité de manière anonyme
- À l'initiative du déclarant
- Géré par une équipe identifiée et animée par le CPS
- A une finalité pédagogique
- Est géré via REX FFA accessible via AERO RESA ou des ordinateurs en salle pilote



<http://rexffa.fr/Connection/LogOnStructureAccess/1603109019>

▶ CULTURE JUSTE

- *Règlement (UE) 376/2014 : Culture dans laquelle les agents de première ligne ou d'autres personnes ne sont pas punis pour leurs actions, omissions ou décisions qui sont proportionnée à leur expérience et à leur formation, mais dans laquelle les négligences graves, les manquements délibérés et les dégradations ne sont pas tolérés.*

Retour d'expérience (REX)

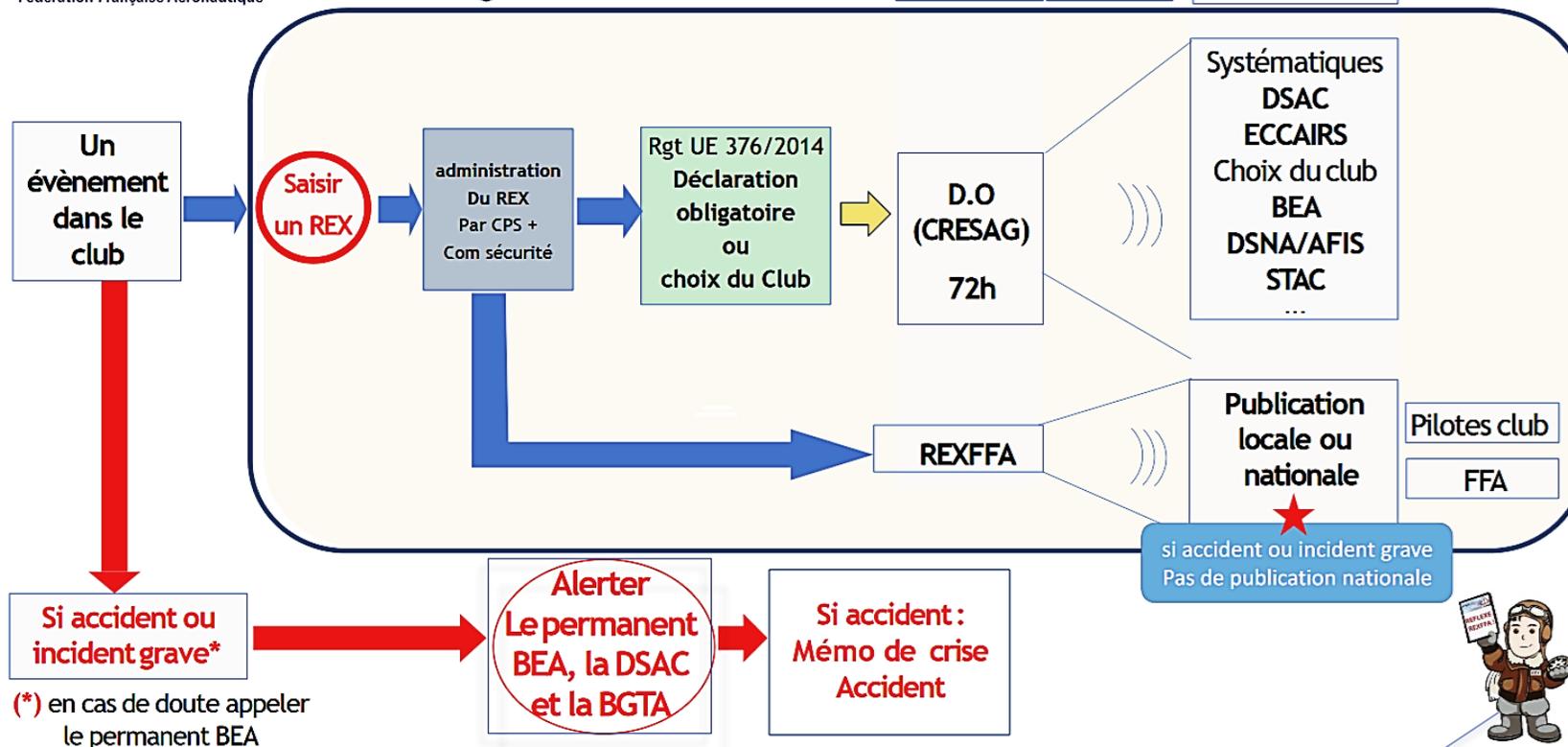
► Traitement des événements



Fonctions assurées
par REX FFA

REXFFA: comment ça marche

Type de rapport Publier Destinataires



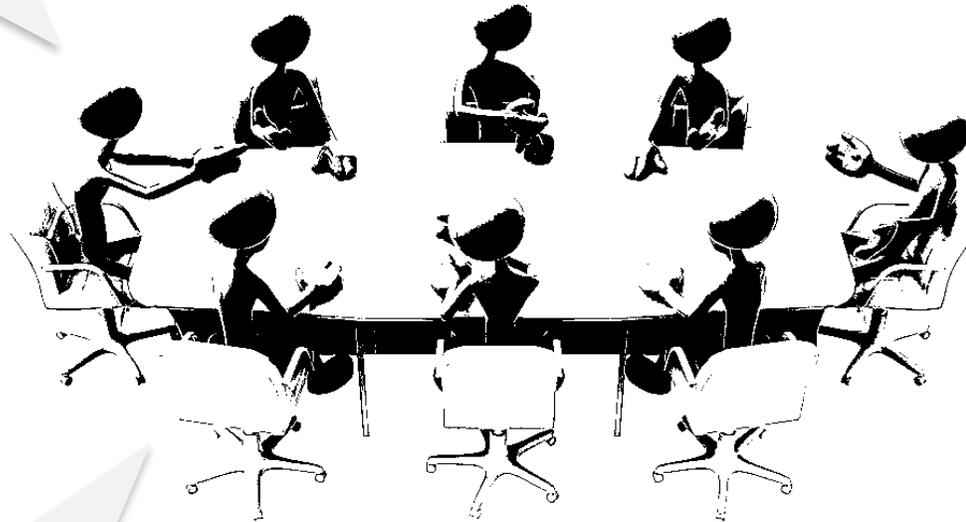
(*) en cas de doute appeler le permanent BEA



Retour d'expérience (REX)

Quand ça m'est
arrivé, j'ai ...

Moi, ce qui
m'inquiète,
c'est ...



Comment fait-
on pour ... ?

Et si ...

Retour d'expérience (REX)

► Quelques conseils :

- **Abonnement** possible sur le site REX FFA pour recevoir automatiquement les publications
- **Toute personne** (pilote, élève, instructeur, salarié) peut déposer un REX
- **Tout événement/élément relevant de la sécurité** peut être déclaré
- Le déclarant est encouragé à se faire connaître du CPS ou d'un membre de l'encadrement pour affiner l'analyse et participer aux réflexions sur les actions correctives et préventives à mettre en place. La publication sera anonyme

► Quelques liens intéressants :

- Présentation REX FFA au séminaire pilote de février 2019 : https://acat-toulouse.org/uploads/media_items/l-application-rexffa.original.pdf
- REX ACTMP : <http://rexffa.fr/Connection/LogOnStructureAccess/1603109019>



Thème 2 : Le voyage



Le voyage

Quelques rappels :

► Les techniques de navigation VFR :

- **Le cheminement :** Cheminer consiste à suivre les lignes naturelles caractéristiques bien visibles depuis un avion
- **L'estime :** Connaissant une position de départ, il s'agit de déterminer le cap à prendre et l'Heure Estimée d'Arrivée (HEA) pour arriver sur un point caractéristique ou sur un aérodrome.
- **La radionavigation :** il s'agit de se repérer ou de se diriger à partir de balises fixes (Radiobalises, VOR, DME)

► Les outils du pilote :

- La montre calculer les estimées, évaluer une vitesse sol ou une distance
- Le rapporteur mesurer les caps sur la carte pour naviguer
- La règle mesurer les distances ou tracer la route sur la carte
- Le log de navigation suivre de la navigation
- Les systèmes de positionnement par satellites (GPS, GLONASS) équipent également la plupart des aéronefs

Le voyage

► Préparation

- Carte(s) de navigation + VAC(s) **à jour**
- Analyse fine de la météo : prévoir les évolutions à grande distance
- **Prévoir les étapes et les solutions alternatives** : complément carburant, fatigue
- Emport de bagages et de passager(s) : limitation masse/centrage
- **Equipements particuliers** : gilets / canots de sauvetage, gilet jaune (obligatoire sur terrains importants)
- **Plan de vol déposé si survol maritime ou passage de frontière**
- Prévoir ... l'imprévu

► Cas du survol maritime

- **Distance de sécurité = Distance vers un lieu où un atterrissage en campagne est possible**
- Navigation type IMC (absence d'horizon naturel)
- Absence de points de repère sans vue des côtes

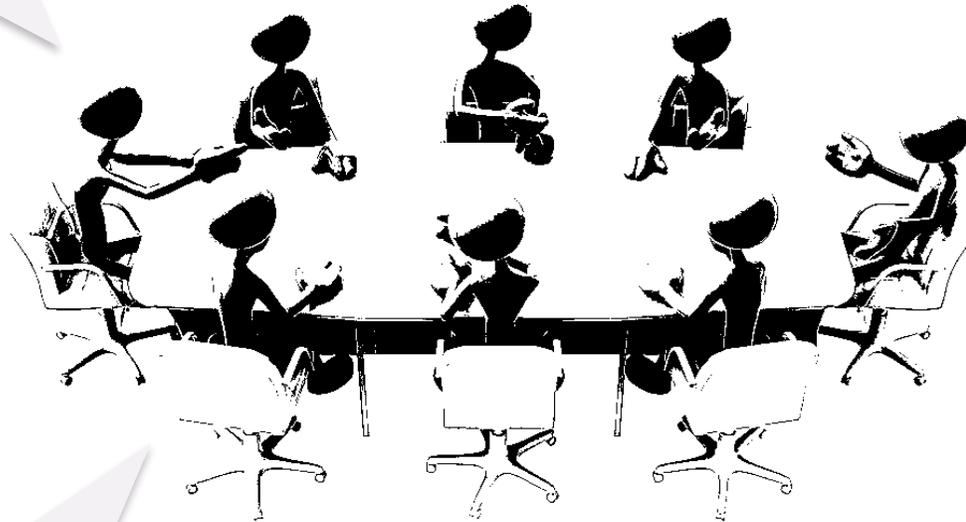
► Cas du passage de frontière

- FCL.055 niveau 4 minimum
- Réglementation et usages du/des pays survolé(s)
- Le site de SIA propose des liens vers les IAS étrangers (Eurocontrol)

Le voyage

Quand ça m'est
arrivé, j'ai ...

Moi, ce qui
m'inquiète,
c'est ...



Comment fait-
on pour ... ?

Et si ...

Le voyage

► Quelques conseils :

- **Objectif destination :**
 - *A l'origine de nombreux incidents / accidents*
 - *Assurance FFA (hébergement, rapatriement) ! → numéro de téléphone sur la licence*
- Les cartes AIR MILLION couvrent toute l'Europe (hors Scandinavie)
- Attention aux coûts : taxes d'atterrissages, handling (parfois obligatoire), hébergement, ...

► Quelques liens intéressants :

- Eurocontrol : <https://www.eurocontrol.int/articles/ais-online>
- Conférence voyager à l'étranger http://www.acat-toulouse.org/uploads/media_items/voyager-%C3%A0-l-%C3%A9tranger-une-gajeure.original.pdf
- Conduite d'un amerrissage forcé : https://ecat-toulouse.org/uploads/media_items/conduite-d-un-amerrissage.original.pdf

Thème 3 : Les urgences médicales



Les urgences médicales

Quelques rappels :

- ▶ **Les urgences médicales peuvent concerner aussi bien le passager que le pilote**

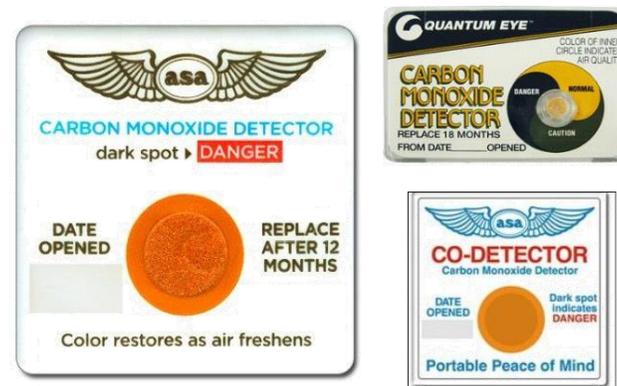
- ▶ **Le pilote commandant de bord :**
 - **Doit être attentif à son état de santé et à celui de son passager avant et pendant le vol**
 - Ne doit pas être sous l'influence de médicaments qui affectent le système nerveux central ou de l'alcool
 - Doit être titulaire d'un certificat médical valide
 - Doit briefer son passager, en particulier s'il n'est pas habitué à voler

- ▶ **Le passager :**
 - Doit être en forme
 - De préférence ne doit pas avoir trop manger ou bu avant le vol (attention aux lendemains de fête)
 - Doit être en pleine possession de ses moyens, ou le cas échéant avertir le pilote qui prendra les dispositions/décisions nécessaires

Les urgences médicales

► Monoxyde de carbone :

- **Gaz toxique, mortel, incolore, inodore**
- Sur les avions légers, le principal contributeur à la contamination de l'air de l'habitacle est le système de chauffage
- **même en petites quantités, peut provoquer une incapacité physique et cognitive (idem manque d'oxygène en haute altitude)**
- Une intoxication sévère nécessite un traitement médical lourd en caisson hyperbare
- Tous nos avions sont équipés d'un détecteur (pastille qui se colore)



Les urgences médicales

- ▶ **Symptômes d'une intoxication au monoxyde de carbone :**
 - **Intoxication légère :** Léthargie, sensation de chaud, palpitation, maux de tête, bourdonnement dans les oreilles
 - **Intoxication sévère :** vertiges, nausées/vomissements, asthénie, réduction du champ de vision, difficulté à respirer, convulsions ... perte de conscience et coma

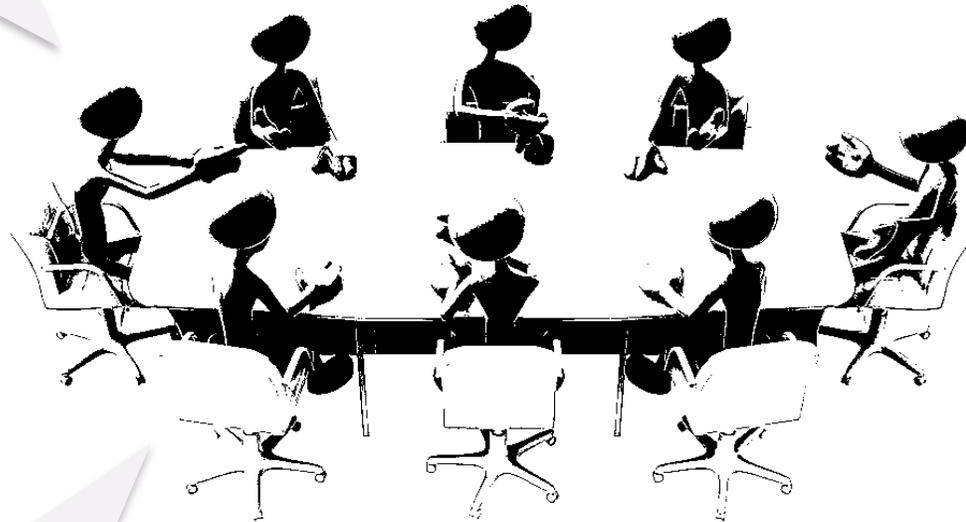
Ne pas négliger les premiers symptômes !

- ▶ **En cas de suspicion d'intoxication au monoxyde de carbone :**
 - **fermer le désembuage et le chauffage**
 - **renouveler l'air de l'habitacle** en ouvrant en grand tous les aérateurs pour bénéficier d'air frais prélevé à l'extérieur (en principe non contaminé)
 - dans la mesure du possible, respirer au plus près d'un aérateur
 - **réduire la puissance** (moins de production de CO)
 - **dérouter vers l'aérodrome le plus proche** et demander la priorité d'atterrissage
 - au sol, **appeler les secours** ou rejoindre l'hôpital le plus proche

Les urgences médicales

Quand ça m'est
arrivé, j'ai ...

Moi, ce qui
m'inquiète,
c'est ...



Comment fait-
on pour ... ?

Et si ...

Les urgences médicales

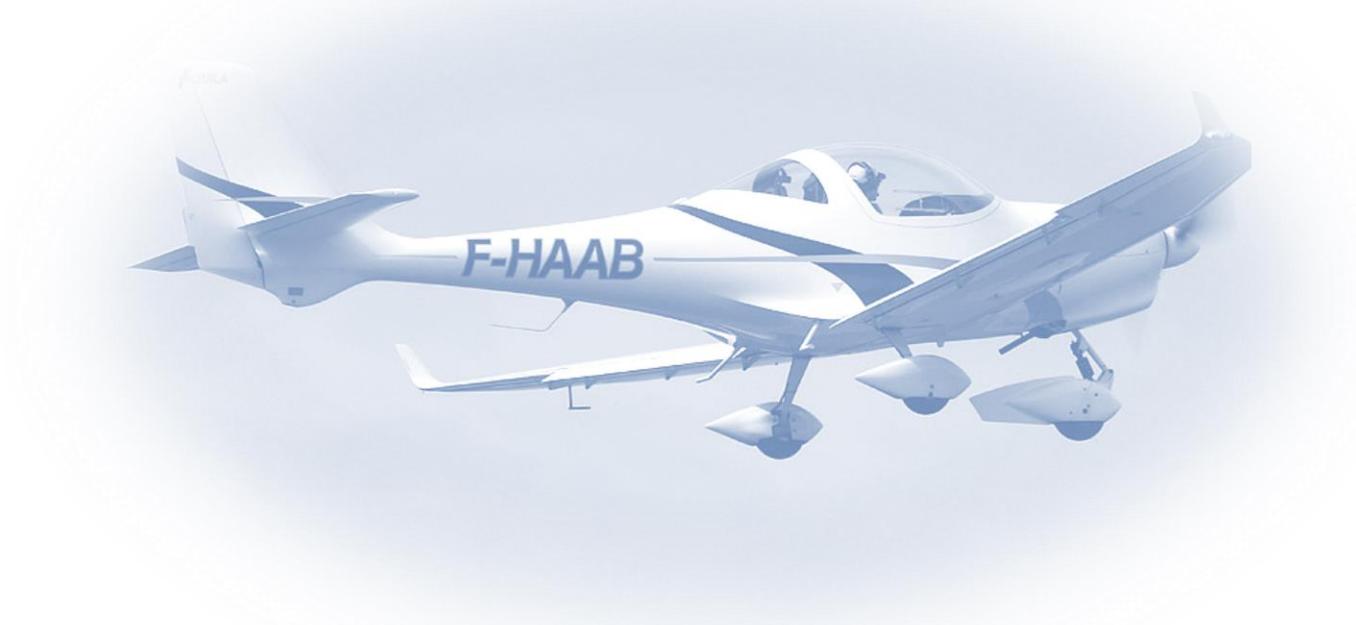
► Quelques conseils :

- Penser à repérer les sacs pour vomir et briefier le passager avant le vol
- En cas de doute sur l'état de santé du pilote ou du passager : annuler/reporter le vol
- En cas de malaise en vol, se poser le plus rapidement possible, **sans se mettre en danger**
- Pour les avions disposant d'un parachute de cellule, briefier le passager à son utilisation en cas d'incapacité du pilote
- **CAS DU MONOXYDE DE CARBONE :**
 - Contrôler la couleur de la pastille CO avant de partir en vol régulièrement pendant le vol
 - Si un occupant ressent les **premiers symptômes d'une intoxication**, prévenir immédiatement les autres occupants (surtout le CDB) et passer un **message d'urgence** à la radio

► Quelques liens intéressants :

- <https://www.rtl.fr/actu/international/angleterre-un-passager-fait-atterrir-un-avion-apres-le-malaise-du-pilote-7765351294>
- https://acat-toulouse.org/uploads/media_items/monoxyde-de-carbone-un-gaz-dangereux.original.pdf

Merci pour votre participation !



***N'hésitez pas à proposer des thèmes à aborder
lors des prochaines tables rondes***