



DEBRIEFING

La sécurité des vols nous concerne tous

ÉQUIPEMENT DE PROTECTION INDIVIDUELLE :

Quand la mode et la sécurité vont de pair.

Il est rare que les gens de la sécurité des vols parlent de haute couture, mais il faut croire que les vêtements de vol dont le personnel est vêtu peuvent être littéralement qualifiés de "haute" couture. Deux couches de vêtements, des combinaisons, des fibres naturelles et non synthétiques, des gants, un casque, une visière, des bottes, des vêtements anti-G et tout le reste font partie de l'équipement de protection individuelle qui aide à protéger les membres des FC de certains dangers inhérents en aviation.

Évidemment, la sécurité des vols ne s'applique pas seulement à ceux qui volent; mais aussi à ceux qui sont au sol et qui contribuent à l'entretien de ceux qui volent (médical, alimentaire, etc.) ou qui s'occupent de l'entretien et du soutien (ingénierie, météorologie, avionique, contrôle de la circulation aérienne, etc.) de l'équipage et de l'aéronef.

Quelques événements récents ont fait réfléchir le personnel de la DSV sur la mode en aviation.

Notez que l'enquête sur les deux accidents qui suivent est toujours en cours. L'information fournie est factuelle et elle ne touche que l'équipement de protection individuelle. Lorsque l'ensemble sur chacun des accidents sera terminée, en incluant les causes et les mesures préventives, les rapports publiés sur le site Internet de la DSV : http://airforce.mil.ca/dfs/index_f.

PRÉPAREZ-VOUS À UNE EXPLOSION!

Le premier accident a eu lieu le 14 juin 2004, à Moose Jaw. Un CT-115 Hawk, un chasseur d'entraînement biplace, est entré en collision avec un oiseau. L'équipage s'est éjecté à 690 pieds AGL, et l'aéronef s'est écrasé et a été complètement détruit à l'impact sept secondes plus tard.



Comme membres de l'équipe d'intervention d'urgence, les techniciens en systèmes d'évacuation de l'endroit ont procédé au désarmement des sièges. Après avoir fixé les goupilles aux sièges, les percuteurs ont été enlevés du dispositif explosif des sièges.



La pression résiduelle dans les conduites et les culasses présentent un sérieux risque d'explosion pour les membres du personnel comme dans ce cas-ci où certaines culasses se sont déclenchées. Aussi, les gaz d'échappement libérés par des cartouches

peuvent être toxiques. Ni les techniciens en système d'évacuation, ni le personnel OSCER (Contrôleur sur place - Réaction en cas d'accident), ni aucun autre membre du personnel d'intervention n'étaient au courant du danger. Ils n'avaient donc pas revêtu l'équipement de protection individuelle approprié, comme les gants, le casque et les appareils respiratoires.

Voilà un exemple flagrant de ce qui peut vous exploser en pleine figure.

Explosion dans le vent!

Le deuxième accident est arrivé le 26 mai 2006 en Afghanistan. Un engin télépiloté Sperwer CU-161 s'est écrasé durant la phase de récupération en vol lorsque le parachute ne s'est pas ouvert. L'engin est descendu rapidement et a explosé lors de son impact au sol. L'incendie qui a suivi l'impact a complètement détruit l'aéronef.



À la suite de l'écrasement, le personnel de récupération du contingent de Kandahar a été déployé sur les lieux.

Utilisant les directives provenant du plan de récupération de véhicule aérien en difficulté (DARP), ils ont procédé à la récupération de l'aéronef et au nettoyage des lieux de l'écrasement. Cependant, le plan de récupération ne parlait pas du risque que présentent les fibres de carbone brûlées, ni des instructions pour protéger le personnel responsable qui devait nettoyer et manipuler ce type de matériau. Sans connaître ces renseignements et dépourvus d'équipement de protection individuelle, les membres de l'équipe de récupération ont été exposés à une matière potentiellement dangereuse.



Revêtir un équipement de protection individuelle est la seule façon d'être sur la liste des mieux vêtus!

Conclusion:

La responsabilité de se préparer pour intervenir en cas d'urgence incombe à tous. Voici une citation provenant de la publication A-GA-135 – Sécurité des vols dans les FC:

« Sur la plupart des lieux d'accident, on trouvera de la poussière, des produits chimiques et des émanations susceptibles de présenter un risque pour la santé. Il est donc essentiel de protéger tout le personnel qui travaille sur les lieux d'un accident. Les moyens de protection doivent protéger les poumons et la peau contre l'ingestion de particule et de fumée. Les Forces canadiennes ont une obligation légale d'assurer la sécurité de tout organisme ou entrepreneur civil qui participe aux travaux sur un lieu d'accident ou aux opérations de récupération. Les plans d'intervention des escadres doivent permettre d'assurer que tout renseignement au sujet des matériaux dangereux est fourni à ces organismes de soutien. »

Cela étant dit, si des personnes ne se sentent ni préparées, ni en sécurité, elles doivent prévenir les autorités pour que l'information appropriée et l'équipement de protection individuelle soient fournis aux intervenants de première ligne lors d'enquêtes sur des accidents et d'opérations de récupération.

Reconnaissant le besoin de s'engager et de fournir un encadrement professionnel dans ce domaine, les FC ont créé une équipe de récupération et de sauvetage qui intervient à partir de la 8^e Escadre Trenton. Pour obtenir leur avis, vous pouvez les rejoindre 24 heures sur 24, tous les jours au 1-866-289-7355. Il ont aussi un site Internet :

http://atess.mil.ca/client/aerospace/rec_salvage/index_f.cfm

Soyez intelligent et prudent!

Courriel: burt.rm@forces.gc.ca Site Intranet : <http://airforce.dwan.dnd.ca/dfs> Site Internet: www.airforce.forces.gc.ca/dfs Téléphone: 1-888 WARN DFS (Urgence seulement)

Le contenu de *Debriefing* n'a pour unique but que la prévention des accidents. L'information fournie est soumise sous l'autorité du Directeur de la sécurité des vols du Quartier général de la Défense nationale à Ottawa.

Canada 2/2