

AUTORITE AERONAUTIQUE

CAMEROON CIVIL AVIATION AUTHORITY

Le Directeur Général

The Director General

CIRCULAIRE n° 000552 /CCAA/DSA/SDN/ETA du 15 SEPT 2009
relative à l'habillement des personnels navigant de cabine

OBJET

La présente Circulaire vise à informer les exploitants aériens des dangers potentiels auxquels s'exposent les personnels navigant de cabine lorsqu'ils sont appelés à combattre un incendie ou à effectuer une évacuation d'urgence et que leur uniforme ne fournit pas une protection adéquate. Les exploitants aériens devraient tenir compte de l'information contenue dans le présent document lorsque viendra le temps de remplacer l'uniforme des personnels navigant de cabine.

APPLICABILITÉ

La présente circulaire s'applique à tous les exploitants aériens qui exploitent des aéronefs à bord desquels la présence des personnels navigants de cabine est requise.

RÉFÉRENCES

- Recommandation A-96-88 du *National Transportation Safety Board* (NTSB) des États-Unis.
- *Flight Standards Information Bulletin for Air Transportation* # FSIB 97-01 de la *Federal Aviation Administration* (FAA).
- *Pilots Safety Exchange Bulletin* de novembre/décembre 1984 publié par la *Flight Safety Foundation*.
- Rapport final de la Commission d'enquête sur l'écrasement d'un avion d'Air Ontario à Dryden (Ontario).
- *Cabin Safety Update* publié dans le *Journal for Civil Aviation Training* (britannique).
- Dépliant *Fly Smart, An Air Traveller's Guide* publié par la *Federal Aviation Administration*.

CONTEXTE

Le 8 juin 1995, un DC-9-32 appartenant à un exploitant aérien des États-Unis commence son roulement au décollage. Un bruit fort se fait entendre. Les membres d'équipage de conduite d'un aéronef qui suit le DC-9-32 avise l'équipage de conduite de ce dernier que le moteur droit est en feu. Le décollage est interrompu. Des éclats provenant du moteur qui ont pénétré le fuselage et la conduite de carburant principale du moteur déclenchent un feu dans la cabine. L'aéronef est immobilisé sur la piste et évacué. L'enquête menée par le *National Transportation Safety Board* (NTSB) a révélé que le personnel navigant de cabine qui avait subi les blessures les plus graves portait des pantalons courts et une chemise à manches courtes. Cette constatation a amené le NTSB à rédiger la recommandation A-96-88 qui suggère que la FAA fournisse à ses transporteurs aériens de l'information sur l'habillement des personnels navigant de cabine.

Chaussures :

- Les souliers sans lacets, sans sangles ou sans boucles fonctionnelles peuvent sortir des pieds en cas d'impact fort lorsque l'aéronef dévie de sa trajectoire ou qu'il s'écrase. Par ailleurs, la personne qui les porte peut les perdre en se déplaçant dans l'épave ou en se frayant un chemin dans les débris, sur un sol inégal, marécageux ou très mou, dans le désert ou dans la neige profonde.

Les souliers avec des lacets, des sangles ou des boucles fonctionnelles devraient être préférés aux flâneurs ou aux escarpins parce qu'ils permettent à la personne qui les porte de se déplacer dans une épave avec plus d'aise.

- Le port de souliers à talons très hauts ou de sandales devrait être découragé parce qu'ils ne sont pas adéquats pour évacuer une cabine, se déplacer dans une épave, se frayer un chemin dans des débris, sur un sol marécageux ou très mou, dans le désert ou dans la neige profonde ou sur le verglas.

Les souliers fermés à talons plats sont préférables parce qu'ils permettent à la personne qui les porte de se déplacer facilement et ils protègent les pieds.

Temps froid :

Les personnels navigants de cabine devraient être encouragés à porter des vêtements d'extérieur (manteaux, gants ou mitaines, bottes) pour le décollage et l'atterrissage dans des conditions hivernales ou difficiles afin de se protéger des éléments.

PROCÉDURES

La CCAA recommande que les exploitants aériens tiennent compte de l'information ci-dessous afin de veiller à ce que l'uniforme des PNC soit adéquat pour les fonctions des PNC en matière de sécurité :

- Choisir des fibres naturelles, soit de la laine ou du coton, ou un mélange de fibres avec un haut pourcentage de coton ou de laine.
- Choisir des blouses et des chemises à manches longues.
- Préférer les pantalons longs aux courts.
- Éviter les jupes très longues, ajustées ou très courtes.
- Choisir des souliers fermés à talons plats.
- Choisir des souliers avec des lacets, des sangles ou des boucles fonctionnelles.

La CCAA recommande également aux exploitants aériens de mettre en place les procédures opérationnelles suivantes :

1. Les PNC devraient mettre leur veston d'uniforme avant de s'asseoir au poste qui leur est désigné pour le décollage et l'atterrissage ou, s'il y a lieu, les PNC devraient porter des vêtements d'extérieur (manteaux, gants ou mitaines, bottes) pour le décollage et l'atterrissage dans des conditions hivernales ou difficiles.
2. Lorsque les circonstances le permettent, les PNC devraient se protéger en portant leur veston d'uniforme avant de combattre un incendie.

Les facteurs de survie mentionnés dans le rapport de la Commission d'enquête sur l'écrasement d'un avion d'Air Ontario à Dryden (Ontario) comprenaient les vêtements portés par les personnels navigants de cabine. Ces facteurs sont fondés sur l'enquête menée par ceux qui ont analysé les facteurs humains, tels qu'ils les ont rapportés par écrit et pendant leurs témoignages devant la Commission. Dans son rapport final, le juge Virgil P. Moshansky mentionne : « Un autre point de la sécurité cabine concerne les vêtements que portent les personnels navigant de cabine. La tenue du personnel navigant de cabine Hartwick comprenait des escarpins, une jupe légère et une veste sans manches. Elle a perdu un soulier dans l'avion et l'autre dehors dans la neige. Elle a par la suite emprunté une paire de chaussures d'un passager, ce qui lui a permis d'aider les passagers mieux encore. Je crois qu'il faut porter plus d'attention à la tenue de tous les personnels navigants de cabine afin qu'ils soient mieux en mesure d'assurer le leadership dont on s'attend d'eux en cas d'urgence. »

La raison la plus évidente justifiant le port d'un uniforme par les membres d'équipage est que ces derniers sont facilement repérables en cas d'urgence.

Lorsqu'il s'agit de survivre à un accident d'aéronef, les facteurs déterminants sont la protection contre l'impact, la protection contre l'incendie et l'évacuation.

Les experts en sécurité conviennent que pour réduire les risques de brûlure, il vaut mieux porter des manches longues et des pantalons longs que des manches courtes et des pantalons courts. Les fibres naturelles comme la laine et le coton constituent aussi un meilleur choix que les fibres synthétiques. Finalement, il est préférable de porter des souliers fermés à talons plats.

Tissus :

- Des recherches ont démontré que tout vêtement en fibres naturelles comme la laine et le coton fournit une bonne protection étant donné qu'il ne prend pas feu subitement lorsqu'il entre en contact avec une source d'inflammation. Les fibres naturelles sont auto-extinguibles; elles se carbonisent plutôt que de rétrécir ou de fondre; elles ne transmettent pas la chaleur aussi rapidement que les fibres synthétiques et elles sont plus résistantes à la chaleur rayonnée.
- Les fibres synthétiques représentent un danger en cas de feu. Si elles entrent en contact avec une source d'inflammation, elles prennent généralement feu immédiatement et le feu continue de brûler même lorsque la source d'inflammation est éloignée; la chaleur transmise ou rayonnée les fait rétrécir, puis fondre.
- Bon nombre de fibres synthétiques brûlent très facilement et, lorsqu'elles sont en feu, elles fondent très rapidement en collant à la peau.

Style de vêtements :

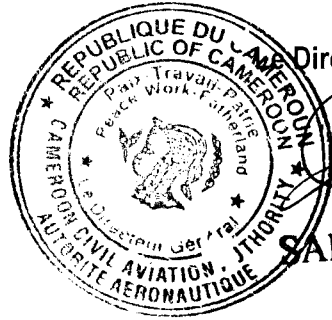
- Les manches longues et les pantalons longs sont préférables aux manches courtes et aux jupes très courtes ou aux pantalons courts parce que, de façon générale, plus le corps est couvert, mieux il est protégé contre le feu, les éléments, etc.
- Les jupes très longues ou ajustées ne sont pas adéquates pour l'évacuation de la cabine parce qu'elles gênent les mouvements.

d

3. Les PNC ne devraient pas porter de chaussures non pratiques comme des souliers à talons hauts ou des sandales pendant les phases de la circulation au sol, du décollage et de l'atterrissage.

CONCLUSION

La présente instruction vise à informer les exploitants aériens des dangers potentiels auxquels s'exposent les personnels navigants de cabine lorsqu'ils sont appelés à combattre un incendie ou à effectuer une évacuation d'urgence et que leur uniforme ne fournit pas une protection adéquate.

 Directeur Général
Sama Juma Ignatius
SAMA JUMA Ignatius