



8 – Sécurité en montagne, survie en haute montagne

- 8 – Sécurité en montagne, survie en haute montagne
- 1) Le facteur humain : mécanisme de prise de décision
 - 2) Choix du créneau de vol en fonction de la nuit
 - 3) Avant de partir en vol
 - 4) Pendant le vol
 - 5) En cas d'accident ou d'impossibilité de repartir
 - 6) Rester auprès de l'avion ou descendre à pied ?
 - 7) Survie en haute montagne

Date dernière mise à jour : 09/01/2019

Par : ...

Contributeur(s) : ...

Crédits photos :





Sommaire

- 1) Le facteur humain : mécanismes de prise de décision**
- 2) Choix du créneau de vol en fonction de la nuit**
- 3) Avant de partir en vol**
- 4) Pendant le vol**
- 5) En cas d'accident ou d'impossibilité de repartir**
- 6) Rester auprès de l'avion ou descendre à pied ?**
- 7) Survie en haute montagne**

Conclusion



1) Le facteur humain

1-1 Biais d'habitude :

- C'est la perte de notion de danger dans un environnement connu.
- Attention au terrain connu et utilisé fréquemment.

Analogie avec la voiture : pic de mortalité routière vers 18h à l'heure des trajets domicile/travail

1-2 Biais de confirmation :

- Je l'ai déjà fait donc je sais le faire.
- Toujours repartir de zéro pour la reconnaissance

1-3 Biais de conformité :

- Je suis autant qualifié que les autres donc je peux y aller.
- Est-ce que j'ai la même expérience récente qu'eux ?



2) Choix du créneau de vol

- Les altisurfaces ne sont pas utilisables toute la journée toute l'année.

Argentière	À partir de février
Tovière	Matin jusqu'à mi-février, puis toute la journée
Valloire	Très peu de soleil en hiver
Saint-Sorlin	Matin jusqu'à mi-février, puis toute la journée

- Ne pas oublier qu'un incident à 9h est plus facile à gérer qu'à 16h



3) Avant de partir en vol

3-1 La fiche

Elle

3-2 Equipement


- Ok
- Re
- Ut


3-3 Avion

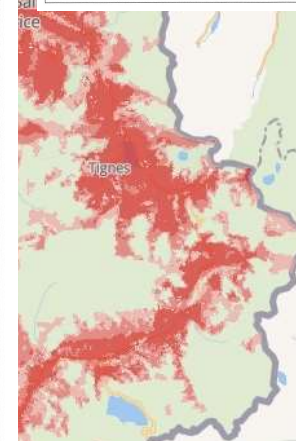
- Ur
qu'à 200 m

3-4 Passagers

- Co
- Sc

	SERVICE D'EXPLOITATION DE LA FORMATION AERONAUTIQUE	VOL EN MONTAGNE	DECRET 63689 DU 12.07.63
EXPLOITATION	FICHE DE CIRCUIT		
TYPE D'AVION et IMMATRICULATION		COULEURS	Autonomie
HEURE ET AERODROME DE DEPART			
ITINERAIRE DETAILLE		ALTIPOITS – ALTISURFACES UTILISEES	
HEURE ET AERODROME DE DESTINATION			
RENSEIGNEMENT DIVERS			
MATERIEL OBLIGATOIRE DE SIGNALISATION BALISE DE DETRESSE ET DE SURVIE – VERIFIE, A BORD <input type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON <input type="checkbox"/>			
AUTRE MATERIEL DE SIGNALISATION, DE SECOURS et SURVIE			
PERSONNES A BORD		NOM et SIGNATURE COM. De BORD	
DATE	HEURE	AGENT OPERATIONS	

	SERVICE D'EXPLOITATION DE LA FORMATION AERONAUTIQUE	VOL EN MONTAGNE	DECRET 63689 DU 12.07.63
EXPLOITATION	FICHE DE CIRCUIT		
TYPE D'AVION et IMMATRICULATION		COULEURS	Autonomie
HEURE ET AERODROME DE DEPART			
ITINERAIRE DETAILLE		ALTIPOITS – ALTISURFACES UTILISEES	
HEURE ET AERODROME DE DESTINATION			
RENSEIGNEMENT DIVERS			
MATERIEL OBLIGATOIRE DE SIGNALISATION BALISE DE DETRESSE ET DE SURVIE – VERIFIE, A BORD <input type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON <input type="checkbox"/>			
AUTRE MATERIEL DE SIGNALISATION, DE SECOURS et SURVIE			
PERSONNES A BORD		NOM et SIGNATURE COM. Du BORD	
DATE	HEURE	AGENT OPERATIONS	



Très bonne couverture
Vous devriez pouvoir téléphoner et échanger des SMS à l'extérieur des bâtiments, et, dans la plupart des cas, à l'intérieur des bâtiments.

Bonne couverture
Vous devriez pouvoir téléphoner et échanger des SMS à l'extérieur des bâtiments dans la plupart des cas, et, dans certains cas, à l'intérieur des bâtiments.

Couverture limitée
Vous devriez pouvoir téléphoner et échanger des SMS à l'extérieur des bâtiments dans la plupart des cas, mais probablement pas à l'intérieur des bâtiments.



4) Pendant le vol

4-1 Allier le confort et la sécurité

- Mes équipements (vêtements) sont-ils utiles et utilisables au fond du coffre ?

4-2 Arrêt moteur ou pas ?

- Importance de connaître son avion et surtout son moteur.
- Utilité de la coupure aux magnétos plutôt qu'à la mixture.
- Démarrage à la main ?





5) En cas d'accident

5-1 Prévenir le club

Plusieurs personnes = plusieurs idées

5-2 Utilisation de la radio

- Fréquence montagne 130.00 Mhz
- Fréquence détresse 121.50 Mhz

5-3 Balise de détresse

- 406 Mhz (3 min pour émission G.P.S. stable)

5-4 Numéro d'urgence

- 112 (numéro européen)
- 191 (Lyon Mont-Verdun)



5) En cas d'accident

5-5 Signaux





6) Rester ou partir

6-1 Isolement de l'altisurface

Quelle distance et combien de temps pour rejoindre un lieu accueillant ?

6-2 Evolution de la météo

- Ça s'améliore ou ça se détériore ?



6-3 Localisation et expérience

Est ce que je sais quel chemin prendre et suis-je capable de le suivre en évitant les pièges ?

6-4 Recherche

- Un avion de 20 m² ou 2 personnes de 0,5 m² ?

Refuge Albert 1er



7) Survie en haute montagne

“La montagne est aussi belle que dangereuse”

Le territoire montagneux est classé comme territoire hostile voire très hostile.

Temps de survie estimé :

	Eté	Hiver
1000 m	3 à 15 j	1 à 6 j
2000 m	1 à 7 j	1 à 3 j
3000 m	24 à 48 h	6 à 24 h



7) Survie en haute montagne

7-1 Danger en été

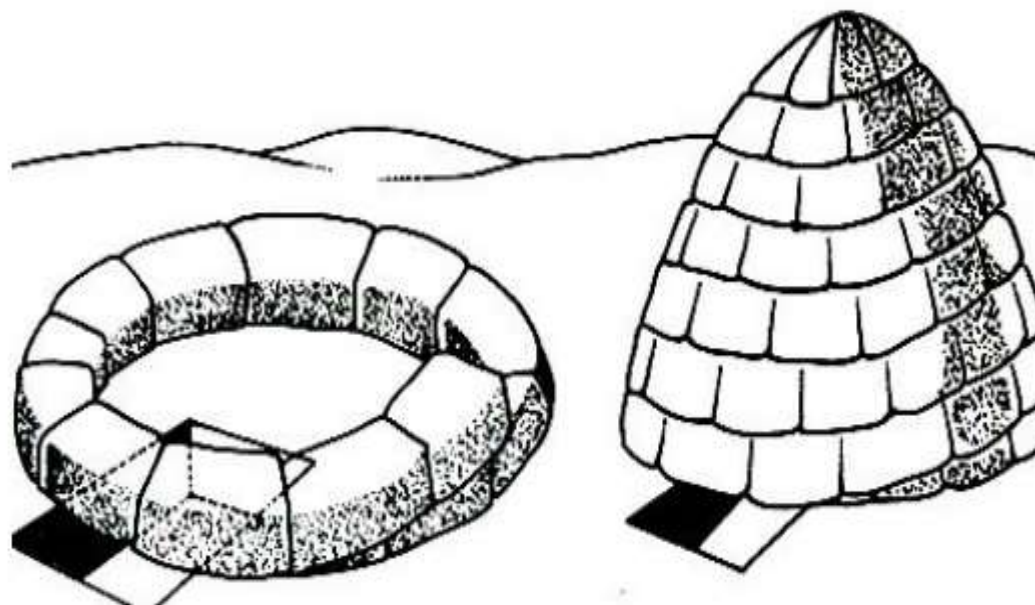
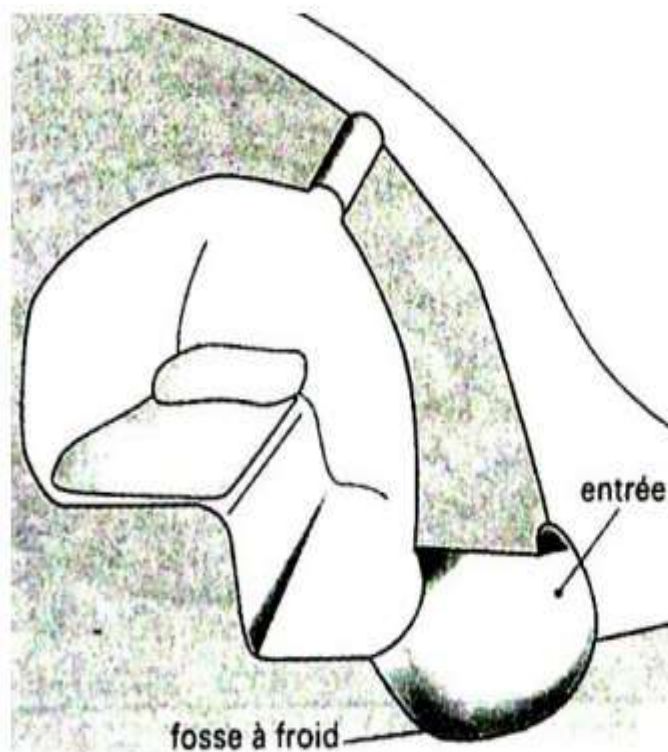
- Déshydratation
- Insolation
- Hypothermie
- Piqûres d'insecte, de serpent, par les plantes

7-2 Danger en hiver

- Déshydratation (50 % d'humidité en moins)
 - ! Ne pas manger la neige mais la boire !
- Insolation (neige = 40 à 90 % de réverbération solaire)
- Hypothermie
- Avalanches
- Ponts de neige



7) Survie en haute montagne



Dessins extraits du livre de Xavier Maniguet : La Montagne et vous.



7) Survie en haute montagne

LA MONTAGNE

Trois skieurs perdus dans le Sancy retrouvés après cinq heures de recherches

Publié le 22/02/2018 à 20h54



Saint-Colomban-Les-Villard en Savoie: Un skieur breton retrouvé dans un trou de neige à 2h du matin

Publié le 27/02/2018 à 17:37

Corse Net Infos

Per voi, incù voi in ogni locu - l'info corse en libre accès

Sartène : Le randonneur disparu jeudi dernier, retrouvé par le PGHM de Corse

Mardi 19 Juin 2018



Conclusion

**N'agissez jamais à la hâte,
prenez garde au moindre pas.
Et dès le début, pensez que ce
pourrait être la fin.**

Edward Whymper