



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 toutes 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

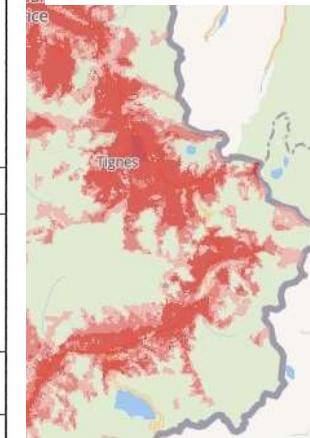


3) Avant de partir en vol

3-1 La fiche de circuit

| | | | |
|--|-------------------------|--------------------------------------|---------------------------------|
| 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 ALTIPORTS – ALTISURFACES UTILISES | | | |
| HEURE ET AERODROME DE DESTINATION | | | |
| RENSEIGNEMENT DIVERS | | | |
| MATERIEL OBLIGATOIRE DE SIGNALISATION BALISE DE DETRESSE ET DE SURVIE – VÉRIFIÉ, 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 | |

| | | | |
|--|--|--------------------------------------|---------------------------------|
| 21 | 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 DE VOL | ALTIPORTS – ALTISURFACES UTILISES | | |
| HEURE ET AERODROME de DESTINATION | | | |
| RENSEIGNEMENT DIVERS | | | |
| MATERIEL OBLIGATOIRE DE SIGNALISATION BALISE DE DETRESSE ET DE SURVIE – VÉRIFIÉ, 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 | |



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.

3-2 Equipment

- Optique
- Régulation
- Utilisation

3-3 Avion

- Utilisation

qu'à 200 m

3-4 Passagers

- Coûts
- Sécurité



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

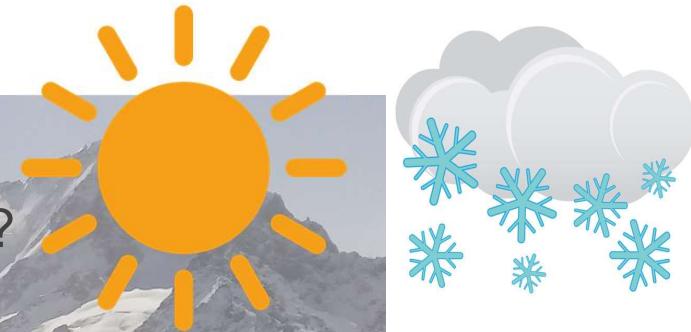




6) Rester ou partir

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

4 à 12 h
Est ce que je sais quel chemin prendre et suis-je capable de 4 à 12 h en évitant les pièges ?

6-4 Recherche

Refuge Albert 1er
- Un avion de 20 m² ou 2 personnes de 0,5 m² ?



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

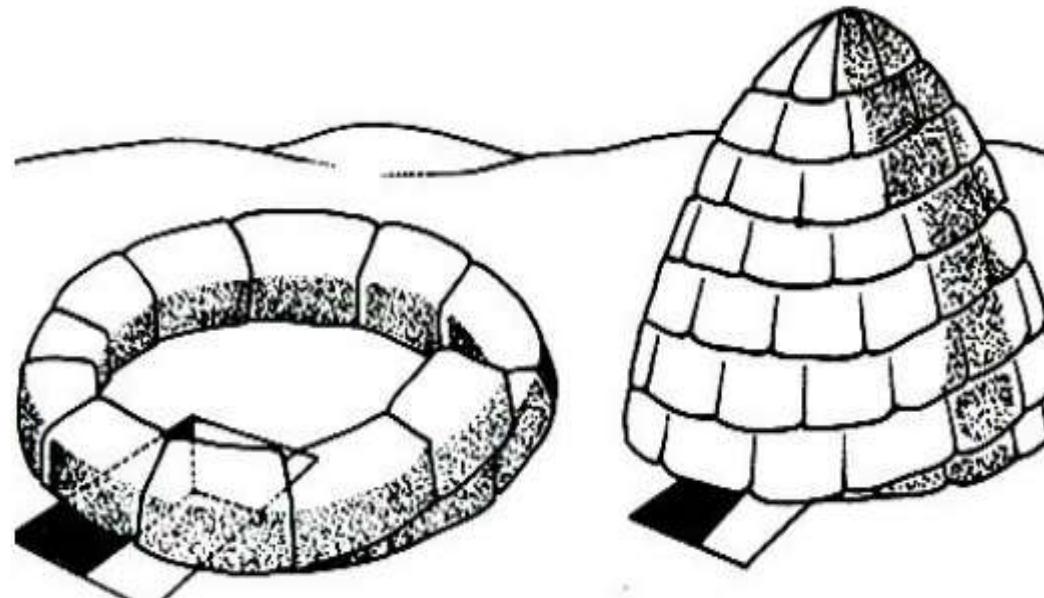
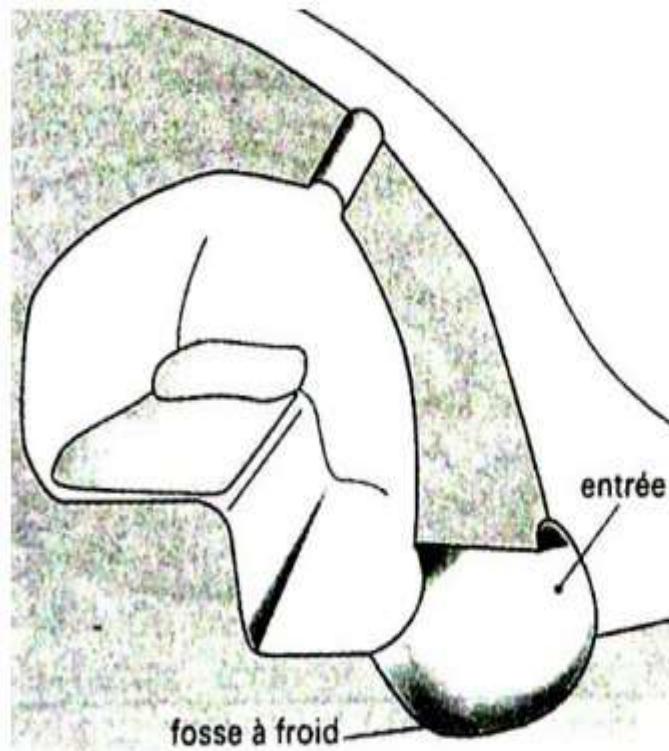
- Déshydratation
- Insolation
- Hypothermie
- Piqûres d'insecte, de serpent, par les plantes

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-Villards 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

Association Française des Pilotes de Montagne



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