

CRM SANTÉ

Jeudi 10 Octobre 2024

Pourquoi le CRM est une nécessité ?

**Crew Resource
Management**

Nombre de victimes par année

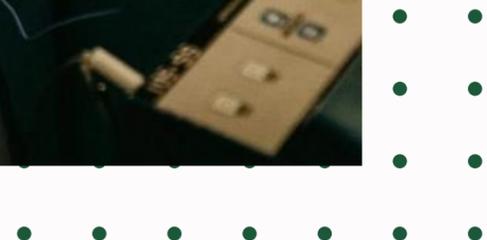
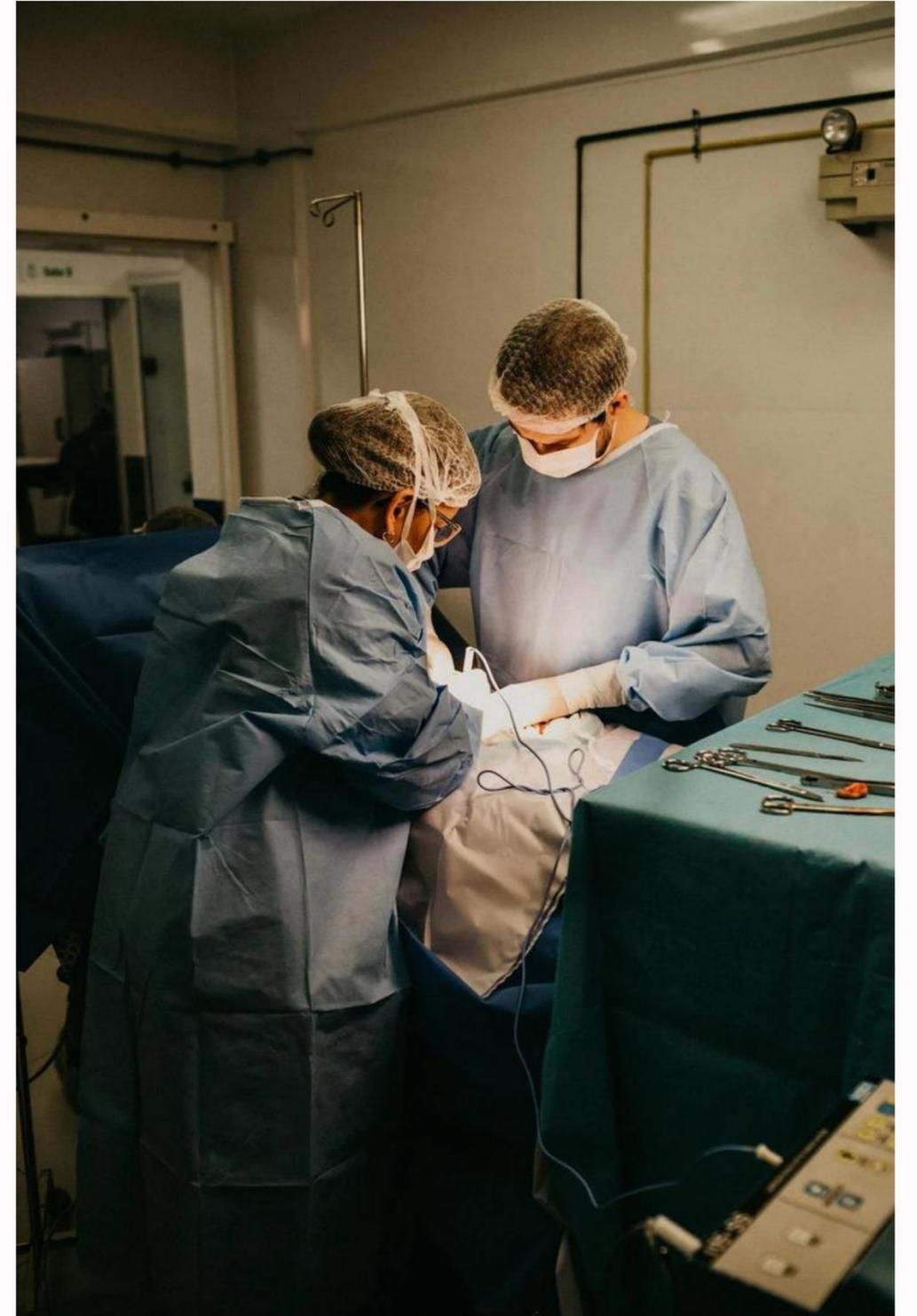


Plan

01 Crash Tenerife

02 Naissance du CRM

03 Le CRM aujourd'hui






KLM


KLM

Royal Dutch Airlines

PH-BVA



PROUDLY SPONSORED BY

another Boeing 747 - a KLM Flight 4805



LOS ANGELES
INTERNATIONAL AIRPORT

JOHN F. KENNEDY
INTERNATIONAL AIRPORT



ADEIRA AB

Agadir Tarou

Tiznit

Guelmim

Tan-Tan

JBEL OUARKZIZ

Al M

Laayoune

El Marsa

Smara

Boujdour

Guelta Zemmur

North Atlantic Ocean

Canary Islands

La Palma

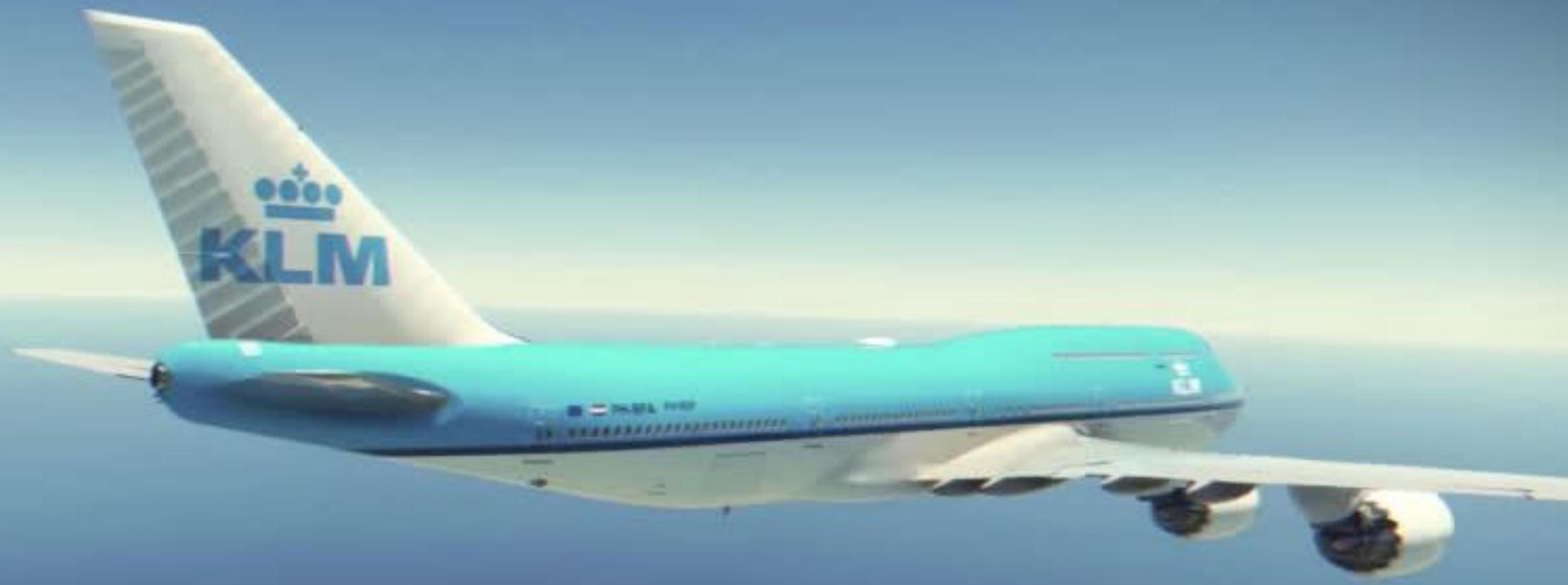
Tenerife

CANARIAS

Gran Canaria

Fuerteventura

Lanzarote










KLM 4805
BOEING 747-206R




CLIPPER 1736
BOEING 747-121

C1

C2


CLIPPER 1736
BOEING 747-301


KLM 4805
BOEING 747-3068

C1

C2

C3




CLIPPER 1736
BOEING 747-121


KLM 4805
BOEING 747-300ER

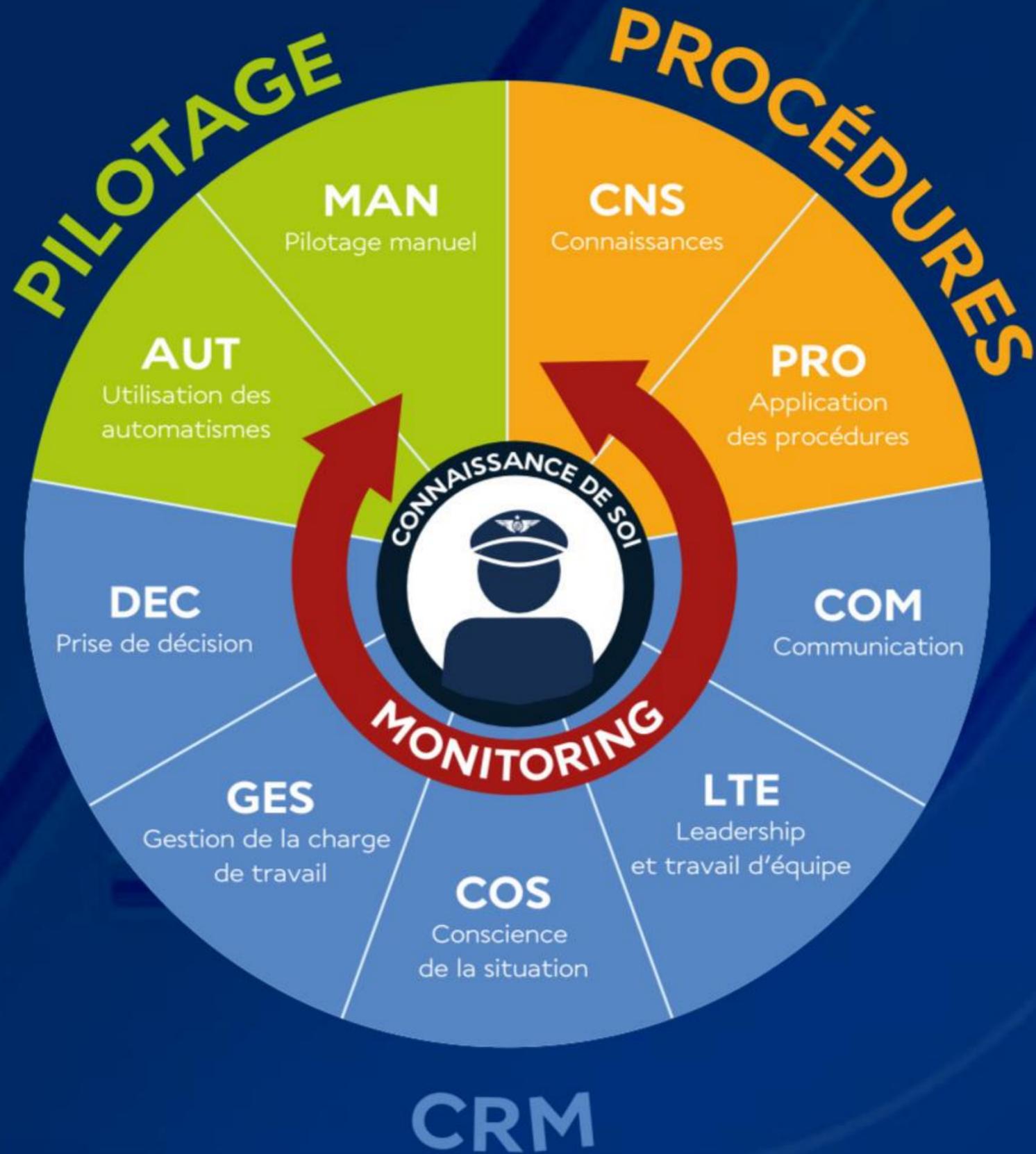








Le but des facteurs humains



LIVRET DE COMPÉTENCES PILOTES

	1	2	3	4	Commentaires
Leadership et travail en équipe (LTE)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	Très bon positionnement dans l'équipage.
					4 <i>Anticipe et apporte son soutien de façon progressive et adaptée</i>
Conscience de la Situation et gestion de l'information (COS)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	4 <i>Bonne approche TEM qui, permet de positionner des ramparts face aux menaces (terrain on ND reminder fl190 terrain override)</i>
Gestion de la charge de travail (GES)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	4 <i>Priorise toujours et organise efficacement les tâches, et s'assure continuellement de leur prise en compte.</i>
					4 <i>Très bonne gestion des priorités lors de l'exercice de fumée.</i>
Résolution de Problème – Construction de la Decision (DEC)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	Faire un bilan technique complet dans toutes les phases de vol pour alimenter le FORDEC (surconsommation en cas de remise de gaz slats bloqués)
Communication (COM)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	Appeler plus rapidement l'ATC en cas de feu moteur au sol.
Contrôle de la trajectoire - Pilotage Manuel (MAN)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	Surveillance, détecte et corrige tout écart (trajectoire ou paramètres primaires).
					Bon pilotage (ILS sans FV et panne moteur au décollage)
Contrôle de la trajectoire - Utilisation des Automatismes (AUT)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	Ne pas hésiter à utiliser l'AP quand disponible en cas de panne moteur au décollage, afin de donner de la disponibilité pour le PM.
Application des Procédures et respect des règles (PRO)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	Les procédures sont connues, ne pas demander la rentrée de volets trop rapidement en cas d'atterrissage interrompu.
Application des Connaissances (CNS)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	Quelques confusions entre le B777 et le B737 sur les automatismes.

	1	2	3	4	Commentaires
Leadership et travail en équipe (LTE)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	2 <i>Manque d'assurance lorsqu'il exprime sa position</i>
					<i>Caractère un peu trop réservé dans l'avion. Le lancement des C/L anormales manque de dynamisme. N'a pas dit que l'altitude sélectionnée par le PF était en dessous de l'altitude de sécurité.</i>
Conscience de la Situation et gestion de l'information (COS)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	
Gestion de la charge de travail (GES)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	
Résolution de Problème – Construction de la Decision (DEC)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	Met en œuvre la décision en équipage. / (E) Fixe les priorités
					<i>Un peu d'atermoiement lors du premier FORDEC, lorsque des options peu judicieuses ont été proposées au CCO (pourquoi proposer DUBAI ?), mais plus par manque de connaissance du fonctionnement de l'Entreprise, le stagiaire étant nouveau à Air France. Les autres FORDEC de la même séance ont été faits correctement.</i>
Communication (COM)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	
Contrôle de la trajectoire - Pilotage Manuel (MAN)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	Gère la trajectoire et choisit le niveau de guidage adapté au contexte pour obtenir une bonne performance opérationnelle et un bon niveau de confort / Choisit le niveau de guidage adapté et les modes engagés en fonction de la phase de vol et de la charge de travail
					<i>ILS manuel correctement effectué</i>
Contrôle de la trajectoire - Utilisation des Automatismes (AUT)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	
Application des Procédures et respect des règles (PRO)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	Adhère aux procédures.
					<i>La connaissance des procédures et la volonté de les appliquer sont là.</i>
Application des Connaissances (CNS)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	