



Personnel de cabine

Réf : CFS 01

Version 2011

Préparation au Certificat de Formation à la Sécurité CFS



Conditions d'admission

- Être âgé de 18 ans révolus
- Être un très bon nageur
- Être en possession du Certificat d'Aptitude médicale délivré par un centre d'expertise médicale du Personnel Navigant (CEMPN)

Conditions générales

- Sélection : sur dossier et entretien de motivation
- Durée de la formation théorique : 114 heures
- Durée de la formation pratique : 39 heures

Modalités de financement

Modalités de financement : financement individuel, dans le cadre d'un FONGECIF, d'un CIF ou du DIF, financement aidé (Conseil Général, Conseil Régional...)

Coût de la visite médicale (dans un centre agréé) : entre 380€ et 450€

Coût de l'inscription à l'examen du CFS Théorique : 70€ (chèque à l'ordre du Régisseur d'avances et de recettes de la DSAC)

Coût de l'inscription à l'examen du CFS Pratique : 280€ (chèque à l'ordre du Régisseur d'avances et de recettes de la DGAC)

Objectif

L'objectif de la formation initiale à la sécurité est de dispenser au candidat l'ensemble des modules de pratiques et théoriques et de le présenter à l'examen du Certificat de Formation à la Sécurité en vue de l'obtention de celui-ci.

Programme

A-10. Formation à la lutte contre le feu et la fumée	Théorie	Pratique
Différents types de feux et leur identification.	X	
Classification des incendies et des types d'agent d'extinction appropriés.	X	
Procédures pour différents types d'incendie.	X	
Importance de l'identification du foyer d'incendie et de sa localisation.	X	
Information immédiate de l'équipage de conduite.	X	X
Responsabilité de l'équipage de cabine à réagir rapidement à des situations d'urgence en cas d'incendie ou de dégagement de fumée.	X	X
Influence du facteur temps et des relations entre les membres d'équipage : coordination et assistance.	X	
Équipement d'une cagoule de protection respiratoire dans un espace clos enfumé, de type cabine passagers.		X
Cheminement dans l'espace clos enfumé (exercice chronométré).		X
Extinction d'un feu bas et d'un feu haut à l'aide d'un extincteur de type approprié.		
Vérification de l'état de fonctionnement des extincteurs de structure et des détecteurs de fumée.		X
Vérification fréquente des zones à risques, notamment les toilettes et les détecteurs de fumée correspondants, et conduite à tenir en cas de déclenchement des alarmes associées.	X	X
Techniques d'utilisation des agents d'extinction (CO2, BCF, H2O) et conséquences d'une utilisation inadéquate.	X	X
Utilisation de la hache ou du pied-de-biche.	X	X
Procédures générales des services d'urgence au sol sur les aérodromes.	X	
B-20. Entraînement à la survie en milieu aquatique		
Remorquage dans l'eau, sur 25 mètres, d'une personne munie d'un gilet de sauvetage, le candidat ayant lui-même sauté à l'eau un gilet de sauvetage à la main et s'en étant équipé (exercice chronométré).		X
Technique d'embarquement dans un canot de sauvetage.		X
Aisance et efficacité de l'aide apportée lors du remorquage sur 25 mètres et de l'embarquement d'un passager équipé d'un gilet.		X

Programme suite ...	Théorie	Pratique
C-30. Formation à la survie adaptée aux zones d'opération		
Atterrissages et amerrissages forcés : - préparation d'un atterrissage forcé ; - préparation d'un amerrissage forcé ; - atterrissage forcé non préparé ; - amerrissage forcé non préparé.	X	
Mise en œuvre simulée, dans des conditions d'urgence, d'un canot de sauvetage ou d'un toboggan convertible, à la mer ou à terre.		X
Utilisation : - des gilets de sauvetage ; - des équipements rattachés et/ou transportés dans les canots et les toboggans convertibles.	X	X X
Notions de survie en zones polaire, désertique, maritime, forestière : principales agressions dans chaque type de survie.	X	
Lots de survie et leur contenu.	X	X
Précautions préalables à l'utilisation des moyens lors des différents exercices.		X
Mise en œuvre des moyens de signalisation radioélectrique.	X	X
Mise en œuvre des moyens de signalisation pyrotechnique.	X	X
Organisation des services de recherche et de sauvetage : - OACI, son rôle ; - les services de navigation aérienne ; - les services SAR	X X X X	
D-40. Aspects médicaux et premiers secours/instructions concernant les premiers secours		
Notions d'anatomie et de physiologie : - le squelette ; - le système nerveux et le cerveau ; - le système cardio-vasculaire ; - l'appareil digestif ; - l'appareil respiratoire. - l'appareil urinaire, génital	X X X X X X	
Matériel disponible à bord et utilisation : - trousse de premiers secours (nombre et contenu) ; - trousse médicale d'urgence ; - oxygène ; - défibrillateur semi-automatique ; - tensiomètre.	X X X X X	X X X X
Protocole d'intervention : - analyse d'une situation d'urgence : observations, antécédents ; - alerte ; - évaluation, bilan : respiration, conscience, circulation, lésion ; - action : gestes premiers secours ; - surveillance, contrôle ; - chaîne de secours : - membre d'équipage de cabine (1er maillon de la chaîne de secours) ; - médecin (présence ou non) ; - vol (service d'aide médicale d'urgence : SAMU) ; - sol (service médical d'urgence régional : SMUR et SAMU) ; - approche relationnelle : rassurer, informer.	X X X X X X X X X X X X X	X X X X X
Aspects médicaux et premiers secours/premiers secours associés à la formation à la survie et hygiène appropriée / Gestes de premiers secours : ensemble des techniques médicales d'aide d'urgence données aux blessés et aux malades par une personne qui n'est pas médecin. Ces techniques ont pour but d'assurer la survie de la personne en attendant l'arrivée d'une personne compétente.		
Premiers secours liés aux situations de première urgence : - arrêts cardio-respiratoires (ACR), état de choc, coma, détresses respiratoires avec pratique de la réanimation cardio-pulmonaire (utilisation d'un mannequin spécialement conçu à cet effet), épilepsie, hémorragies graves, obstructions complètes, troubles de conscience ; - urgences pédiatriques (obstruction, ACR, convulsions).	X X	X X
Premiers secours liés aux urgences potentielles : - urgences vasculaires (AVC) - urgences cardio-vasculaires, respiratoires, abdominales, urologiques ; - réactions allergiques - accouchement à bord, grossesse extra-utérine (GEU).	X X X X	X
Premiers secours liés aux états de malaise : - asthme, diarrhées, convulsion, hyperventilation, hypoglycémie, diabète, malaise vagal, tétanie, mal de l'air, troubles digestifs, stress, vomissements. asthme.	X	X

Programme suite ...	Théorie	Pratique
Premiers secours liés aux urgences potentielles : - urgences vasculaires (AVC) - urgences cardio-vasculaires, respiratoires, abdominales, urologiques ; - réactions allergiques - accouchement à bord, grossesse extra-utérine (GEU).	X X X X	X
Premiers secours liés aux états de malaise : - asthme, diarrhées, convulsion, hyperventilation, hypoglycémie, diabète, malaise vagal, tétanie, mal de l'air, troubles digestifs, stress, vomissements. asthme.	X	X
Premiers secours liés aux circonstances et à un environnement particulier : - traumatologie (fractures, entorses, luxation) ; - affection des tissus mous ; - intoxication (inhalation, fumée...) ; - milieu (hypothermie, hyperthermie, déshydratation...) ; - morsures, piqûres ; - plaies, brûlures. - blessures (petites hémorragies nasales et dentaires).	X X X X X X X	X X
Santé et hygiène du voyage - vaccinations - le risque de contact avec des maladies infectieuses, en particulier dans le cadre d'activités exercées dans les régions intertropicales et subtropicales. Déclaration des maladies infectieuses, protection contre l'infection et prévention des maladies transmises par l'eau et les aliments. La formation comprend les moyens de réduire ces risques : - l'hygiène à bord ; - les décès à bord ; - la manipulation des déchets cliniques ; - la désinfection de l'appareil ; - la gestion de la vigilance, les effets physiologiques de la fatigue, la physiologie du sommeil, le rythme circadien et les décalages horaires.	X	
Aspects médicaux et premiers secours/effets physiologiques en vol Hypoxie (le milieu aéronautique et les réactions de l'organisme)		
Réactions physiologiques dues aux vols en altitude : - caractères physiques et chimiques de l'atmosphère ; - effets sur les cavités semi-closes (ORL, dents, tube digestif) ; - effets liés aux variations rapides de pressions ou décompressions ; - effets liés à l'ozone ; - effets liés à l'altitude et conséquences ; - sécheresse de l'air ambiant.	X X X X X X	
Autres réactions physiologiques : - effets liés aux turbulences ; - effets liés aux bruits, vibrations, décélérations ; - effets liés aux déplacements (décalage horaire, durée du vol) ; - effets liés à l'immobilité (phlébite et thrombose).	X X X X	
Hypoxie - définition ; - mécanisme d'apparition ; - facteurs favorisant l'hypoxie : - lors d'un vol normal ; - lors d'une décompression explosive et progressive ; - les organes sensibles à l'altitude ; - protection (O2).	X X X X	
E-50. Gestion des passagers		
Détection et gestion des passagers sous l'emprise de l'alcool ou de drogues, ou ayant un comportement agressif, hystérique, ou pris de panique.	X	
Méthodes de motivation des passagers et de gestion des foules pour accélérer l'évacuation de l'aéronef. Passagers requis.	X X	X X
Réglementation relative à l'arrimage des bagages de cabine (y compris les éléments de service de cabine). Danger qu'ils peuvent représenter pour les occupants de la cabine ou qu'ils peuvent entraîner en obstruant ou endommageant les équipements de secours ou les sorties de l'aéronef.	X X	
Importance de l'attribution correcte des sièges eu égard à la masse et au centrage de l'aéronef ; mettre l'accent sur le placement des passagers handicapés et sur la nécessité d'installer des passagers valides près des sorties non surveillées.	X	
Responsabilités en cas de turbulences, y compris la sécurisation de la cabine. Consignes à respecter et à faire respecter.	X X	
Précautions à prendre pour le transport en cabine d'animaux vivants.	X	
Formation concernant les marchandises dangereuses, y compris les dispositions de la sous-partie R de l'annexe III du règlement 3922/91 : - philosophie générale ; - limitations applicables au transport des marchandises dangereuses ; - marquage et étiquetage des colis ; - marchandises dangereuses dans les bagages des passagers ; - procédures d'urgence.	X X X X X X	
Procédures de sûreté, y compris les dispositions de la sous-partie S de l'annexe III du règlement 3922/91.	X	

Programme suite	Théorie	Pratique
F-60. Communication		
Nécessité d'une communication efficace entre le personnel de cabine et le personnel de conduite, y compris en matière technique, et concernant l'utilisation d'une langue et d'une terminologie communes. Comportements individuels et collectifs en cas d'incident ou d'accident.	X	X
Capacité à communiquer :	X	X
- verbalement ;		
- gestuellement ;		
- par système radio, entre :		
- membres d'équipage de cabine ;		
- membres d'équipage de cabine et d'équipage de conduite ;		
- membres d'équipage de cabine et personnel sol.		
G-70. Discipline et responsabilité		
Exercice des fonctions du personnel de cabine conformément au manuel d'exploitation	X	X
Compétences et aptitudes physiques permanentes pour exercer les fonctions de personnel d'équipage de cabine ; définitions et réglementation sur les limitations des temps et service de vol et exigences en matière de repos :	X	
- aptitude physique et mentale ;	X	
Réglementation aéronautique concernant le personnel de cabine et rôle de l'autorité de l'aviation civile :	X	
- textes régissant le personnel titulaire du certificat de formation à la sécurité ;	X	
- aptitude médicale ;	X	
- registre du personnel navigant professionnel ;	X	
- responsabilités et tâches des différents membres d'équipage ;	X	
- formation, entraînement.	X	
Connaissances générales pertinentes de l'aéronautique, de la théorie de vol, des règles de répartition des passagers, de la météorologie et des zones d'exploitation :	X	
- notions d'aérodynamique ;	X	
- l'aéronef, la cellule, les systèmes, les circuits ;	X	
- météorologie (l'atmosphère, la climatologie, les nuages, les turbulences) ;	X	
- unités de mesure utilisées en aéronautique.	X	
Briefing avant le vol de l'équipage de cabine et communication des informations relatives à la sécurité requises pour l'exercice de leurs fonctions :	X	
- briefing du responsable de cabine ;	X	
- briefing commun équipage de conduite/équipage de cabine.	X	
Mise à jour des documents et manuels comportant les dernières modifications apportées par l'exploitant ; documents réglementaires à détenir par le personnel d'équipage de cabine pour effectuer un vol.	X	
Identification des circonstances dans lesquelles les membres d'équipage de cabine ont la faculté et la responsabilité de déclencher une évacuation et d'autres procédures d'urgence ; consignes à respecter pendant les différentes phases du vol.	X	
Tâches et responsabilités liées à la sécurité et nécessité de réagir rapidement et efficacement aux situations d'urgence :	X	X
- accélération arrêt ;	X	X
- dépressurisations ;	X	X
- atterrissages et amerrissages forcés, préparés ou non ;	X	X
- évacuations d'urgence ;	X	X
- tri des blessés.	X	X
H-80. Gestion des ressources de l'équipage		
Cours d'initiation à la gestion des ressources de l'équipage (CRM). Principes généraux (approfondi) :	X	X
- facteurs humains en aviation ;		
- instructions générales relatives aux principes et objectifs de la CRM ;		
- performances et limites humaines.		
Du point de vue du membre d'équipage de cabine (approfondi) :	X	X
- perception de soi, erreur humaine et fiabilité, attitudes et comportements, autoévaluation ;		
- stress et gestion du stress ;		
- fatigue et vigilance (approfondi) ;		
- confiance en soi ;		
- évaluation de la situation, acquisition et traitement des informations.		

EXAMEN THEORIQUE :

L'épreuve théorique CFS est écrite et dure 1h30. Elle se présente sous la forme d'un questionnaire à choix multiples composé de 60 questions minimum. Pour être déclaré reçu le candidat doit obtenir au moins 75% de bonnes réponses. L'épreuve théorique est valable 24 mois.

EXAMEN PRATIQUE :

Pour se présenter à l'épreuve pratique, le stagiaire doit détenir un CFS théorique de moins de 24 mois et avoir suivi une formation pratique complète. Cette épreuve permet de vérifier la capacité du candidat à assurer de manière rapide et efficace la sécurité des passagers. Les aspects liés à la sécurité (remorquage sur l'eau sur 25 m d'une personne munie d'un gilet de sauvetage, embarquement dans un canot de sauvetage, cheminement dans un espace clos et enfumé, extinction d'un feu bas et d'un feu haut, exercices de mise en œuvre de différents matériels) et les aspects médicaux (mises en situation d'urgence et gestes de premiers secours) sont évalués. Pour être déclaré reçu, le candidat doit avoir obtenu une note supérieure ou égale à 12/20 après application des coefficients par partie (coeff 2 pour les aspects sécurité et coeff 1 pour les aspects médicaux). Toute note inférieure à 10/20 à l'une des deux parties est éliminatoire. Les candidats reçus à l'épreuve pratique reçoivent un certificat CFS qui leur est acquis à vie.