Comment une compagnie aérienne surveille la santé de ses équipages

Autor(en): **Maillard, R.**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Pionier : Zeitschrift für die Übermittlungstruppen**

Band (Jahr): **22 (1949)**

PDF erstellt am: **24.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-563955

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Comment une compagnie aérienne surveille la santé de ses équipages

Par R. Maillard, de la «Sabena», Bruxelles

Note de la rédaction

Bien que cet article ne traite pas de questions touchant à la radio, il traite néanmoins de problèmes de sécurité aérienne. Il rappellera que malgré tous les progrès de la technique moderne, c'est tout de même l'homme qui est à la base du système. Tous les dispositifs de sécurité les plus savants et les plus modernes restent inutiles si les hommes qui les utilisent n'ont pas les moyens physiques de les dominer.

Entre les deux guerres, et à mesure que l'aviation s'est développée, le facteur humain a commencé à prendre de l'extension et de l'importance, et la santé du personnel navigant fut l'objet d'une certaine sollicitude. On ne volait jamais très vite et jamais très haut. En fait, et en dehors d'un examen assez sérieux au moment de l'embauchage, la plupart des pilotes ne venaient que rarement au service médical et ne faisaient l'objet que de contrôles très espacés.

La deuxième guerre mondiale a naturellement bouleversé ces méthodes et nous nous trouvons aujourd'hui dans une toute autre situation. Le facteur «santé du personnel navigant» a pris toute son importance, et ce pour plusieurs raisons.

En effet, on vole maintenant beaucoup plus haut et on vole beaucoup plus vite, d'où des problèmes extrêmement délicats qui appellent une parfaite santé du personnel aux commandes. La moindre défaillance à 6000 m d'altitude ou à des vitesses de 600 km/h peut avoir des répercussions graves. Aussi, toute l'attention est désormais portée sur une branche nouvelle de la médecine: la médecine aéronautique.

Voici ce qui se fait en Belgique, pays où les mesures de sécurité prises par la compagnie nationale *Sabena* sont parmi les plus rigoureuses. Tout le personnel navigant et terrestre est soumis à un examen d'embauche. Tout le personnel navigant passe un examen approfondi aussi sévère que celui de l'embauche tous les six mois. Les pilotes passent encore en plus un examen après 100 heures de vol en été, après 60 heures de vol en hiver.

La filière de tous ces examens porte sur toute une série de tests et d'expériences qui peuvent être résumés en:

1) un examen approfondi de la vue. Signalons ici que la Sabena est la seule compagnie en Belgique qui possède un appareil pour mesurer la convergence des yeux, condition «sine qua non» pour effectuer un atterrissage parfait;
2) un examen approfondi de l'ouïe (audiométrie);
3) un examen approfondi du cœur (cardiologie);
4) un examen approfondi du sang;
5) un examen approfondi des poumons (radiologie);
6) un examen approfondi de l'urine. En plus, il y en a encore les vaccinations faites régulièrement et ceci suivant les exigences des pays étrangers où les avions doivent atterrir. La Sabena, à cet égard, est le troisième centre belge reconnu par la Convention Internationale de Genève pour appliquer le vaccin contre la fièvre jaune (avec le Ministère des Colonies et l'Institut de Médecine Tropicale à Anvers).