

FORMATION PASSAGERS MEDICAUX EC 135

1 – GENERALITES



MARQUE : AIRBUS HELICOPTERE

TYPE : EC 135 T2/T2+ P2/P2+

MOTEURS : TURBOMECA (T), PRATT & WITNEY (P)

MASSE MAXI : T2/P2 2835 kg, T2+/P2+ 2910 kg

VITESSE MAXI : 155 kts – 287 km/h

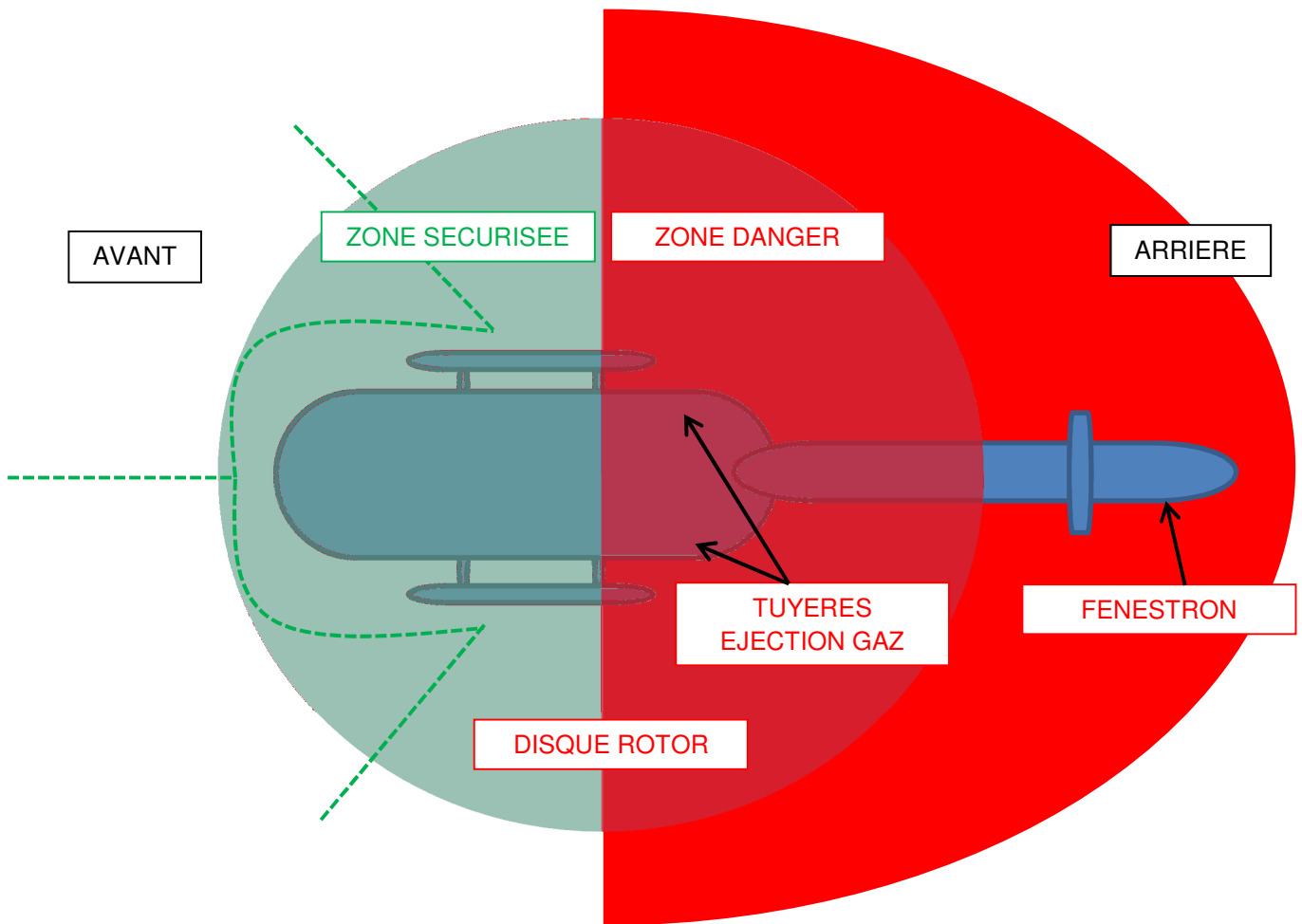
VITESSE DE CROISIERE : 130 kts – 240 km/h

AUTONOMIE : Variable de 1H à 3H (compromis entre le carburant embarqué et les personnels embarqués)

PERFORMANCE : Classe de performance 1 (Décollage, croisière et atterrissage en sécurité en cas de panne moteur)

NB DE PLACES (SAMU) : 5 dont le patient

2 – SECURITE AUX ABORDS



DANGERS LIES A L'HELICOPTERE :

Les dangers principaux sont le disque rotor qui est constitué par la rotation des pales à une vitesse d'environ 400 tr/mn, les tuyères d'éjection des gaz chauds et le fenestron qui est un mini rotor caréné dont les 10 pales tournent à 4000 tr/mn.

ROTOR EN MOUVEMENT :

- Ne pas pénétrer dans la zone du disque rotor sans en avoir été autorisé par l'assistant de vol ou le pilote
- Ne jamais pénétrer dans la zone de danger
- Suivre les itinéraires en pointillé
- Ne pas courir ni se précipiter

ROTOR A L'ARRÊT :

- Ne pas passer sous la poutre de queue
- Ne pas s'appuyer ou tenir des équipements de l'hélicoptère (Antennes, etc...)

CAS D'UNE JONCTION AVEC UNE EQUIPE SMUR SUR INTERVENTION :

Même si généralement le pilote se pose à une distance suffisamment éloignée pour ne pas gêner l'action des secours, il faut dans la mesure du possible :

- Eviter de regarder l'approche de l'hélicoptère à cause du souffle rotor qui peut projeter des cailloux, du sable ou autres objets
- Ranger les affaires médicales susceptibles de s'envoler
- Protéger le patient et les abords
- Adopter une position accroupie dos à l'hélicoptère
- Prêter attention et intervenir si besoin si vous constatez un comportement inapproprié d'un personnel sur les lieux

2 – MANŒUVRES ET FONCTIONNALITES

A- LES PORTES

Les portes d'accès à la cabine de l'EC 135 sont coulissantes.

DEPUIS L'EXTERIEUR



Porte ouverte

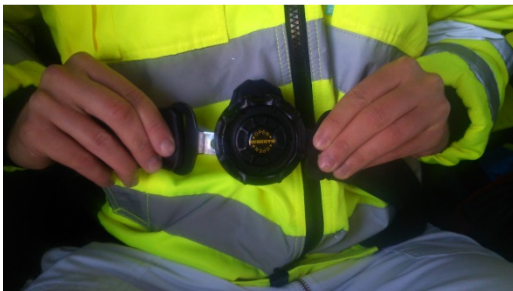


Porte fermée

Règles générale : Le pilote et l'assistant de vol sont responsables de la vérification de la bonne fermeture des portes avant tout décollage

B- LES CEINTURES

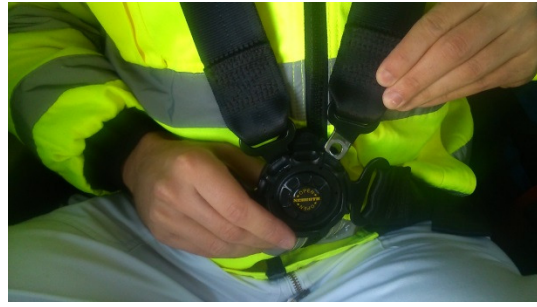
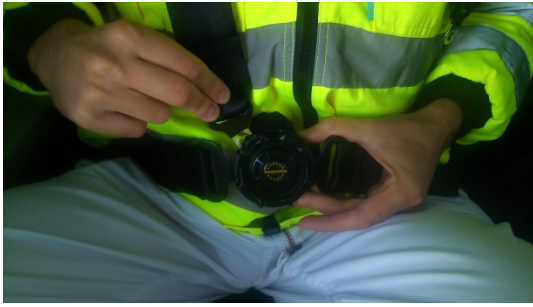
Dans la plupart des cas, il s'agit de ceintures 4 points avec 2 sangles ventrales et 2 sangles d'épaule.



Commencer par fixer les sangles ventrales



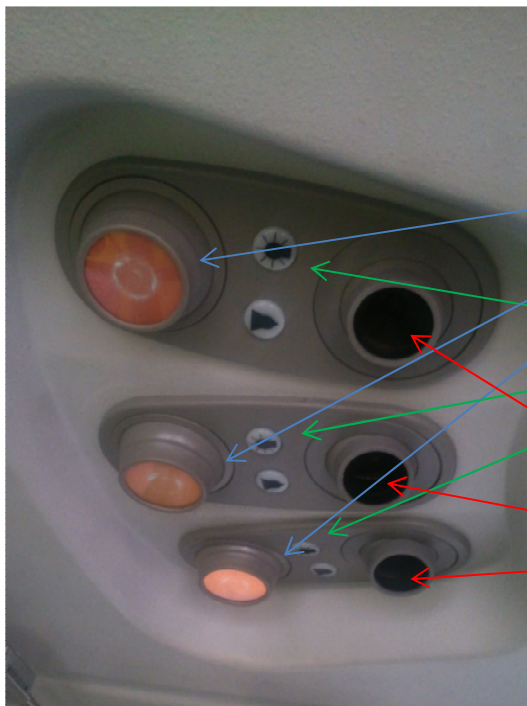
Si besoin serrer avec le bout de sangle ou desserrer à l'aide de la tirette



Puis fixer les boucles d'épaule

C- LA VENTILATION ET ECLAIRAGE

Tous les EC 135 dispose d'un éclairage au plafond dans la partie centrale et au-dessus du siège arrière.



Eclairage

Interrupteur d'éclairage individuel

Bouches de ventilation orientables

Suivant la configuration du kit SAMU (AAT ou Aerolithe) il peut y avoir une lampe arrière au plafonnier qui nécessite l'activation d'un bouton EMS dans la partie cockpit.



L'allumage de cette lampe s'effectue avec l'interrupteur en façade.

A noter que l'interrupteur EMS au plafonnier pilote doit être activé (voir avec le pilote)

D- LA COMMUNICATION A BORD

Conditions pour pouvoir communiquer à bord :

- Mettre son casque
- La batterie de l'hélicoptère doit être en marche (action du pilote uniquement)
- Le micro doit être collé à la bouche

Le volume se règle sur chaque casque à l'aide d'un potentiomètre sur une des oreillettes.



Le volume du casque

Dans certains EC135, on trouve une boîte de commande radio comme celle ci-dessous.



Boutons volume communications
intérieures et volume radio

Potentiomètre de réglage du seuil de
déclenchement du micro

3 – ACTIONS VITALES

A – EVACUATION DE SECOURS

En cas d'impossibilité d'ouvrir les portes latérales arrière coulissantes, il faut utiliser l'issue de secours :

DEPUIS L'INTERIEUR



Sangle

Cache rouge

Il faut tirer sur le cache rouge situé en haut de la vitre puis tirer sur la sangle orange pour libérer le joint central de la vitre. Pousser ensuite sur la vitre et sortir de la cabine.

DEPUIS L'EXTERIEUR



Depuis l'extérieur, la manœuvre est identique.

B – FUMÉE OU FEU A BORD

En cas de fumée ou de feu à bord,

Si la fumée est légère :

- Aérer au maximum
- Ouvrir les fenêtres coulissantes intégrées aux vitres latérales

Si la fumée est importante :

- Sur instruction du commandant de bord, ouvrir une porte latérale
- Se préparer à une évacuation d'urgence une fois l'hélicoptère posé