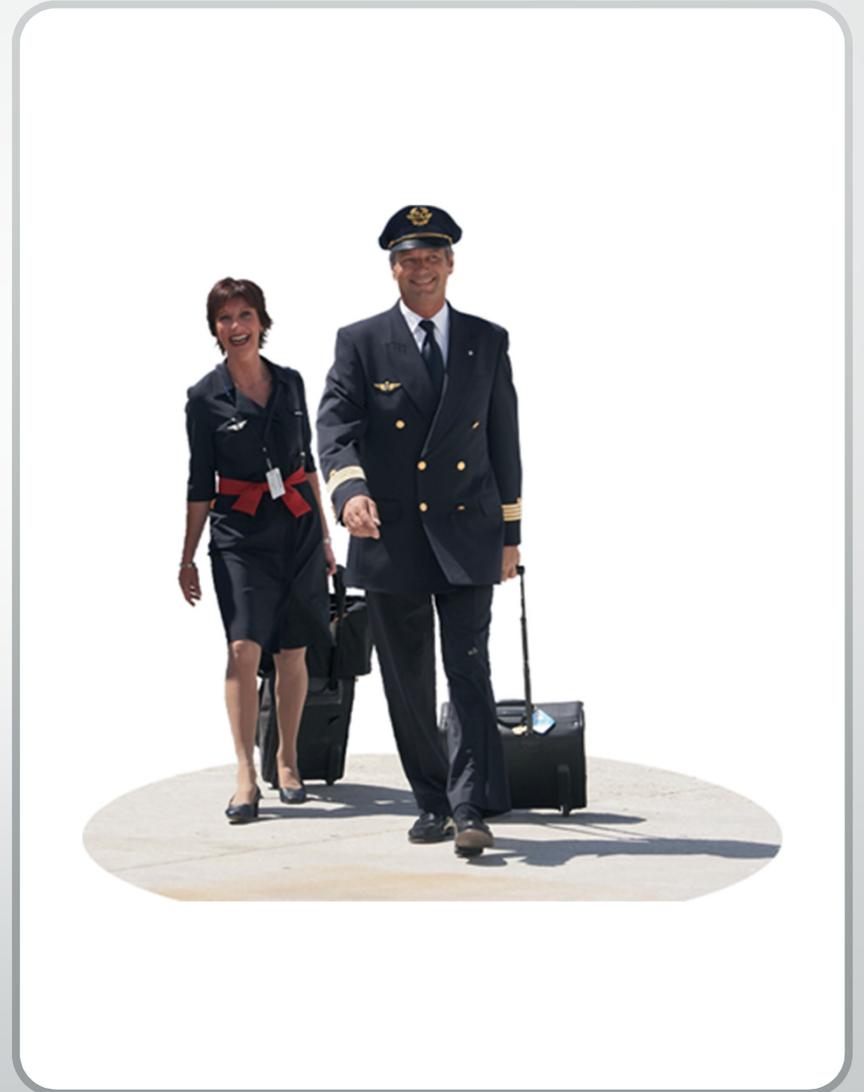


Médecine du Travail du Personnel Navigant Expérience Air France



Dr Marie-Christine BOUTON
Médecin du travail Air France
mcbouton@airfrance.fr

DU TARS 2022



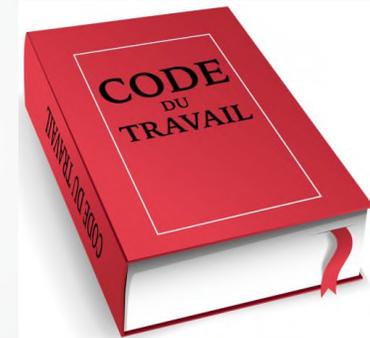
AIRFRANCE 

La médecine du travail



Médecine du Travail

- Elle est définie par le Code du Travail
- Elle est obligatoire
- C'est une médecine de prévention
- Elle s'applique à tous les salariés



Médecine du Travail

● Objectifs ?

- S'assurer de la compatibilité du poste avec l'état de santé du travailleur
- Prévenir tout risque grave d'atteinte à sa santé ou à sa sécurité ou à celles de ses collègues ou des tiers évoluant dans l'environnement immédiat de travail

● Par qui ?

- Médecins du travail
- Infirmières du travail

Le Médecin du Travail

- Médecin spécialiste
- Est le conseiller de l'employeur, des salariés et de leurs représentants
- Aide l'entreprise à repérer, identifier et évaluer les risques professionnels
- Conseiller de Prévention primaire, secondaire, tertiaire, individuelle et collective
- Assure la surveillance médicale systématique des salariés
- Est un Salarié protégé => pour préserver son indépendance
- Doit respecter le secret médical et le secret industriel



4 MISSIONS PRINCIPALES



Action en entreprise



Surveillance
de l'état de santé



Conseil



Traçabilité et
veille sanitaire

La médecine du travail du personnel navigant



Le service de santé du personnel navigant

- 8 médecins du travail spécialisés en médecine aéronautique
- 18 infirmières
- Spécialiste à temps partiel : psychiatre
- Personnels administratifs
- Travaille en collaboration avec divers services de l'entreprise



Médecin du Travail d'une Compagnie Aérienne spécificités (1)

Activité clinique :

- Examens réglementaires : embauche, périodiques, visite de reprise
- Visites pré ou post vol
- Accueil d'un équipage ayant vécu un événement stressant potentiellement traumatisant
- Conseils de prévention liées aux déplacements dans le monde : conseils aux voyageurs et conseils en cas d'épidémie ou de crise sanitaire

Médecin du Travail d'une Compagnie Aérienne

spécificités (2)

Actions sur le milieu de Travail :

- Suivi et évaluation de l'exposition au bruit, vibration, rayonnements cosmiques, air cabine,
- Participation à la prévention des Risques Psycho-Sociaux
- Veille sanitaire permanente, élaboration de consignes spécifiques
- Participation à la formation des équipages
- Participation à l'analyse et à la gestion et la prévention de la fatigue

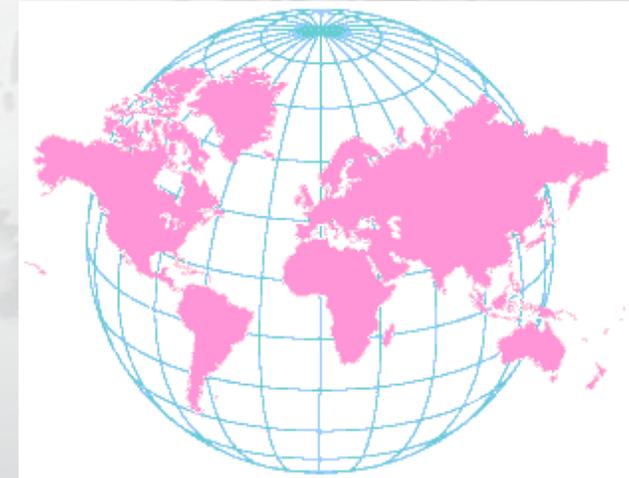
Le Personnel Navigant

PNT : personnel navigant technique = Pilote

PNC : personnel navigant commercial ou de cabine

Le Personnel Navigant

- Professionnels dont l'activité est centrée sur la rotation
- Rotation = ensemble des vols entre départ de la base jusqu'au retour
- Transport de passagers et/ou de Fret
- Travail en équipage :
 - Pilotes + PNC si Passagers (=PAX)
 - Pilotes seuls pour le cargo
- PNC : sûreté, sécurité des PAX, service commercial, premiers secours...
- Pilotes : conduite de l'aéronef. Le CDB étant le responsable de mission



Formation pour les PNC

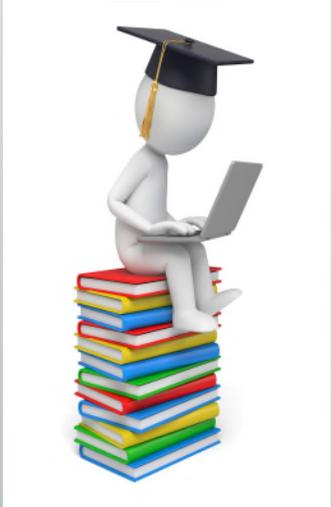


Une formation initiale : Cabin Crew Attestation = CCA licence européenne

- Connaissances générales et théoriques de la réglementation aéronautique
- Communication
- Initiation aux facteurs humains en aéronautique et à la gestion des ressources d'équipage (CRM)
- Aspects aéro-médicaux et premiers secours : prise en charge des passagers et surveillance de la cabine
- Marchandises dangereuses
- Aspects sécuritaires en aéronautique
- Formation à la lutte contre le feu et la fumée
- Formation à la survie
- Sûreté

Une formation continue

- Secourisme
- Sécurité
- Qualification spécifique/type avion



Formation des Pilotes AF

- Une formation initiale : pilote de ligne
 - Cadets (école interne), ENAC, pilotes militaires, pilotes professionnels, salariés de la compagnie (sélection interne)
- Après une formation interne, un stage en simulateur et une adaptation en ligne le pilote est qualifié Officier Pilote de Ligne (OPL = copilote) sur A320
- Une formation continue
 - Formation et Contrôle en simulateur
 - e-learning
 - Contrôle en ligne
- Progression de carrière à AF
 - OPL Moyen-Courrier puis sur le Long-Courrier
 - Commandant de Bord sur MC puis LC



Suivi médical du PN

Il est double et assuré par :

1. Médecin aéronautique du Centre d'Expertise ou médecin agréé

Aptitude à la fonction : Aptitude aéronautique physique et mentale selon des normes européennes

2. Médecin du travail

Aptitude au poste de travail *qui peut nécessiter un aménagement*



Suivi médical du PN

Médecin aéro

Aptitude à la fonction : Aptitude aéronautique physique et mentale selon des normes européennes (règlement européen No 1178/2011)

Visites médicales:

- Admission et annuel pour les Pilotes (6 mois si >60 ans)
- Admission et tous les 2 ans pour les PNC (bientôt 5 ans)
- Reprise après arrêt (>30 jours) suite maladie, maternité, accident...
- *Ils doivent demander l'avis de leur médecin aéronautique avant d'exercer le privilège de leur licence (MED.A.020) : après chirurgie, préjudice corporel, nouveau traitement, maladie importante, grossesse, hospitalisation, première utilisation de lentilles...*



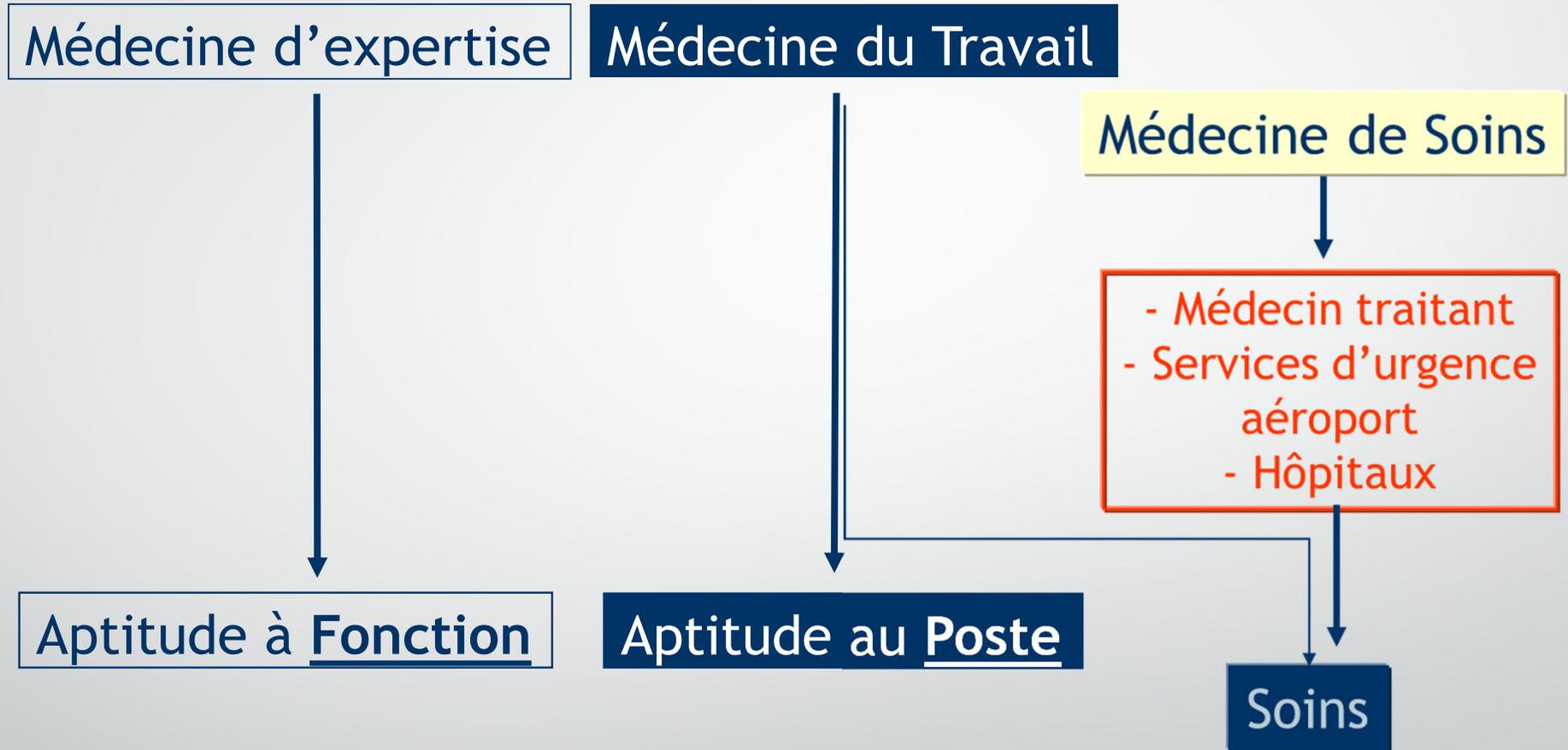
Suivi médical du PN médecin du travail

Aptitude au poste de travail *qui peut nécessiter un aménagement*

- Embauche puis tous les 2 ans
- Reprise après arrêt de 30 (bientôt 60) jours ou plus (maladie, maternité, accident) pouvant être précédé d'une visite de pré-reprise
- Visite à la demande de :
 - l'employeur (ex si absentéisme important)
 - du salarié (ex *visite pré-vol ou post-vol*)
 - du médecin du travail
- *Suivi des PN enceintes*



Médecines pour les PN



+ Air France à un réseau de médecins correspondants en escales

Métier de Navigant



- Métier passion avec un investissement affectif
- Port de l'uniforme
- Aspects hiérarchiques
- Mission vendre du rêve sans pour autant le vivre au quotidien : décalage entre le ressenti et l'image

Métier de Navigant : un rêve ?



- Ce sont des voyageurs professionnels particuliers



- Leur activité est très réglementée : temps de vol, de repos...

- Les PN sont amenés à « découcher » dans des escales



- Qui peuvent faire rêver

- Mais qui comportent aussi parfois des risques ou des contraintes



- Risques infectieux
- Risques géopolitiques, piraterie
- Risques naturels
- Décalages horaires
- Travail de nuit
- Éloignement de ses proches (en distance et en temps)



Le Personnel Navigant Air France

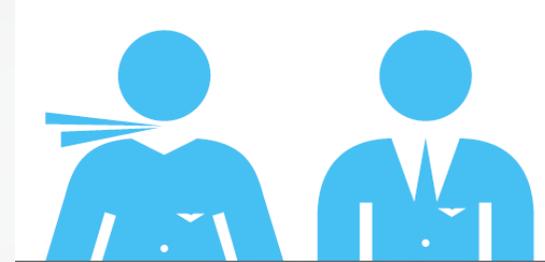


3750 Pilotes

1/3 sur Moyen et Court-courrier

2/3 sur Long-Courrier

F = 9,1%



13500 PNC

20% sur Moyen et Court-courrier

80% sur Long-Courrier

F = 66%

Affectations du Personnel Navigant Air France

- Sur le réseau LC
 - Qualifiés sur les gros porteurs de la Cie : A330/350, B777, B787
 - Vols longs voire ultra longs jusqu'à 14 heures
 - Décalages horaires compris entre -9 et +9
 - Rotations de 2 à 6 jours
 - Équipes de 2 à 4 PNT et 12 à 16 PNC (22 sur le 380)
- Sur le réseau MC/CC
 - Qualifiés sur les A318/319/320/321
 - Vols allant jusqu'à 6h
 - Décalages moindres: -2 à +3
 - Rotations de 1 à 4 jours avec 2 à 14 vols
 - Equipages de 2 PNT et 3 à 5 PNC





Affectations du Personnel Navigant Air France Sur le réseau Long-Courrier



- Qualifiés sur les gros porteurs de la Cie :

A330/350, B777, B787

- Vols longs voire ultra longs jusqu'à 14 heures

- Décalages horaires compris entre -9 et +9



- Rotations de 2 à 6 jours

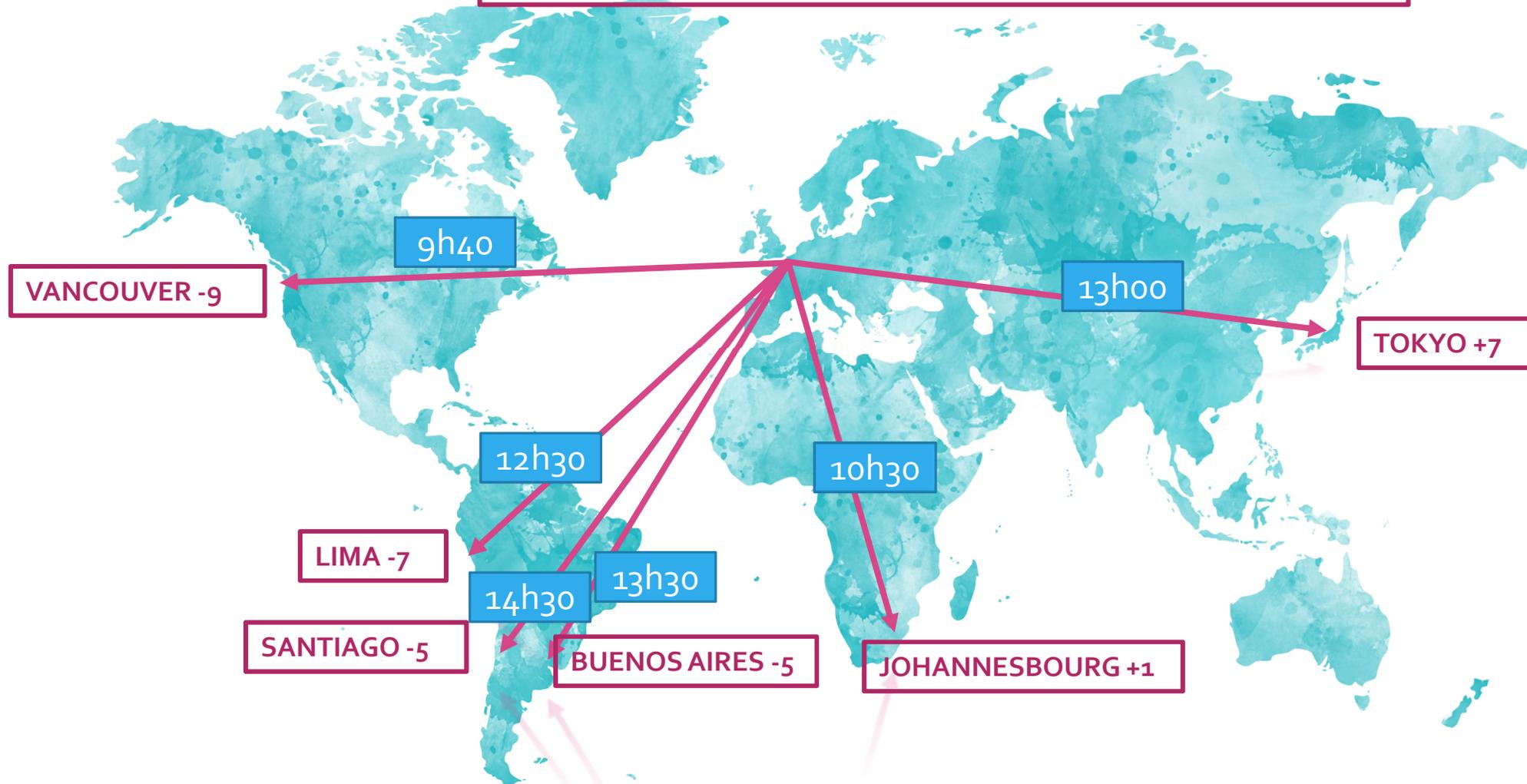
- Équipes de 2 à 4 PNT et 12 à 16 PNC (22 sur le 380)

Affectations du Personnel Navigant Air France Sur le réseau MC/CC

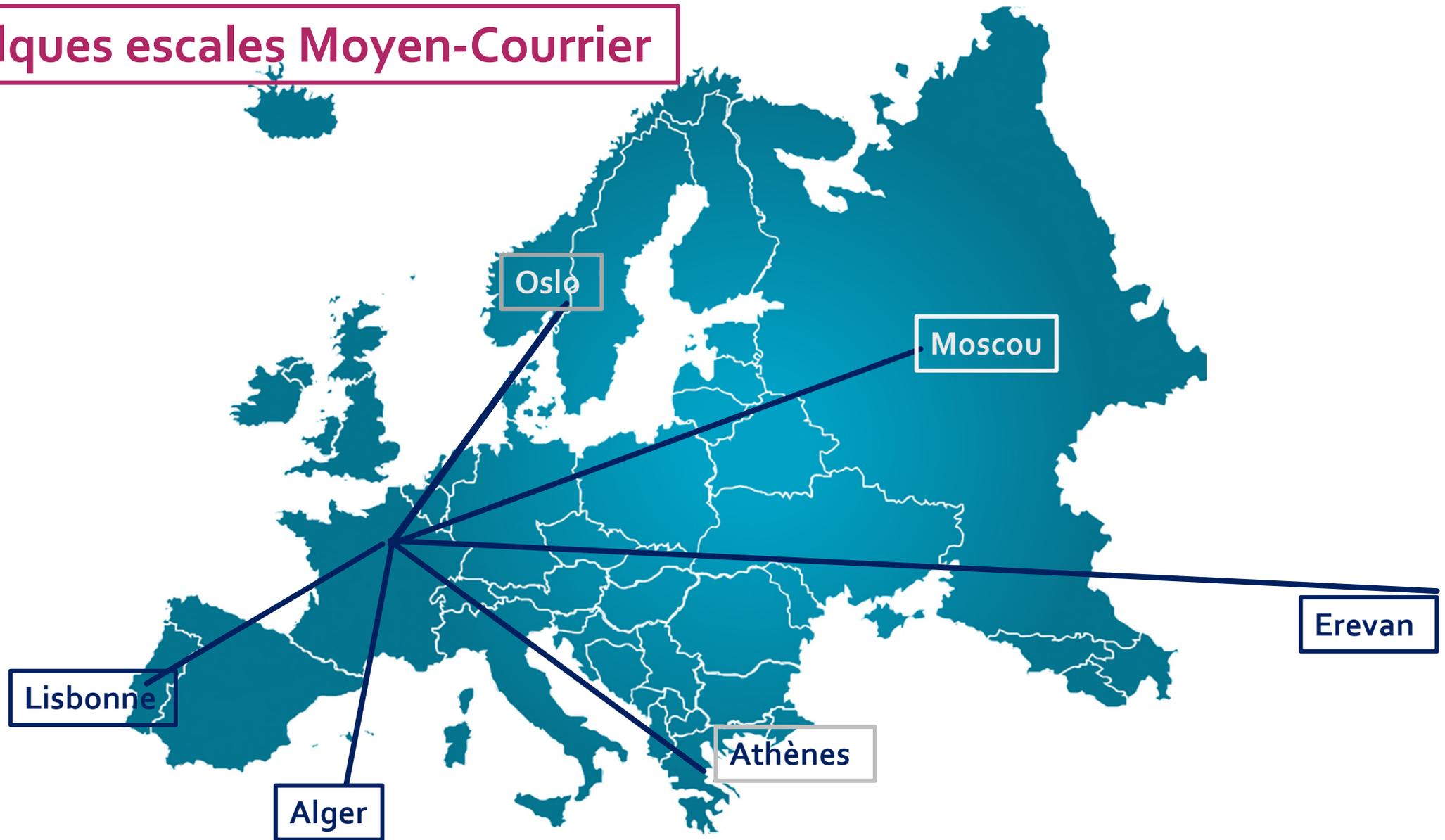


- Qualifiés sur la série A318/319/320/321, ou sur A220
- Vols allant jusqu'à 6h
- Décalages moindres: -2 à +3
- Rotations de 1 à 4 jours avec 2 à 14 vols
- Equipages de 2 PNT et 3 à 5 PNC

Quelques escales Long-Courrier



Quelques escales Moyen-Courrier



Déroulement d'une rotation type à AF

- Prévot

- **Badgeage** : s'assurer que tout l'équipage est présent sinon déclenchement d'une réserve
- **Briefing** :
 - préparation du vol pour les Pilotes (météo, carburant....)
 - informations commerciales pour les PNC, sécurité, sureté, prévention.
- **Passage du PIF**
- **Transfert à l'avion**
- **Prise en charge de l'avion vérification ...**
- **Embarquement des passagers**

- H-1h45

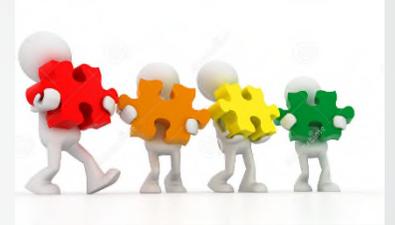


- vol

- **Action commerciale pour les PNC** : confort des PAX, service des prestations, surveillance de la cabine, gestion des conflits, PAX malades
- **Conduite de l'avion pour les Pilotes**
- **Après atterrissage** soit escale soit retour domicile

Les contraintes: l'organisation du travail

- **Equipes constamment renouvelées** : notion de CRM
- **Charge mentale** : prise de décision, interruption de tâches...
- **Horaires de travail variables** : planning fiabilisé le 15 du mois M-1, mais encore sujet à modifications → *incidences sur la vie privée*



- **Décalages horaires** et parfois Alternance est-ouest



- **Travail de nuit**



Exemple de planning MC sur 15 jours



- Rotation de 3 jours : 10 vols

J₁ : AR Nice, découcher Nantes

J₂ : Retour CDG, AR Bordeaux, découcher Varsovie

J₃ : Retour Varsovie puis AR Florence

- **2 jours de repos**

- Rotation 1 jour : 2 vols : AR Berlin

- Rotation 1 jour : 4 vols = AR Prague, AR Montpellier

- **4 jours des repos**

- Rotation de 4 jours : 8 vols

J₁ : AR Birmingham, découcher Alger

J₂ : Retour CDG, découcher Rabat

J₃ : Retour Rabat, découcher Casablanca

J₄ : Retour CDG

Exemple de planning LC sur 1 mois



Rotations de 4 jours : CDG-Séoul-CDG +7h



Repos 3 jours



Rotations 3 jours : CDG-Miami-CDG -6h



Repos 7 jours



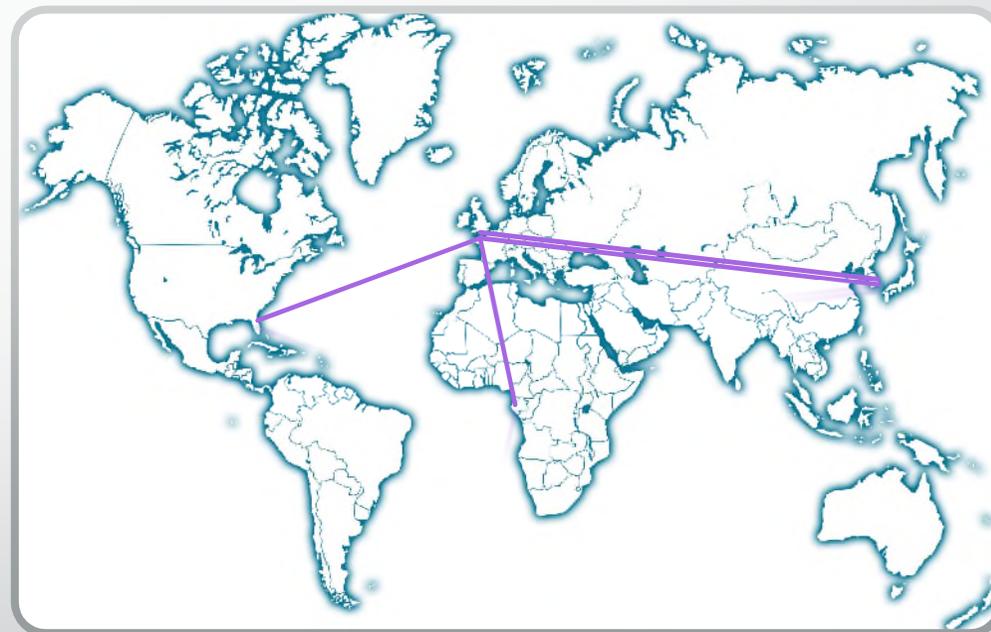
Rotation 3 jours : CDG-Libreville-CDG -1h



Repos 3 jours

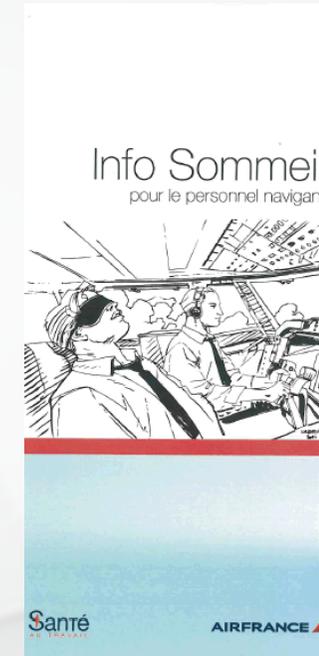


Rotation 4 jours : CDG-Séoul-CDG +7h



Le Sommeil

- Le sommeil normal
- Comment gérer un jet lag : nap, sieste
- Hygiène et diététique
- Activités physiques
- Informations sur les risques des médicaments
- Consultations à la demande
- SGRF gestion du risque fatigue





Conseils d'aide à la gestion du jet lag

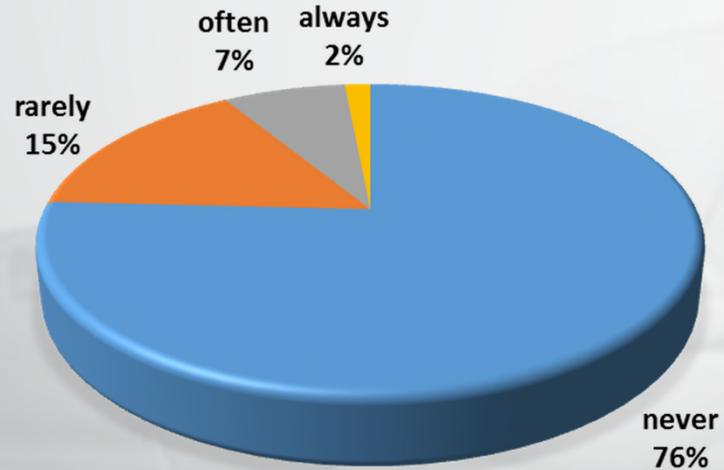
- Garder une phase de sommeil dans la tranche 2 et 5 h du matin heure de Paris = « ancrage »
- S'exposer à la lumière du jour préférentiellement aux heures de jour de Paris
 - ✓ L'après midi si vol vers l'Est
 - ✓ Le matin si vol vers l'Ouest
- Evaluer de temps en temps sa dette de sommeil, afin de réajuster si besoin

J1	J2	J3	J4	J5	J6	J7	J8	J9	J10	
8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	80
8	5	5	6	8	8	5	5	5	6	61

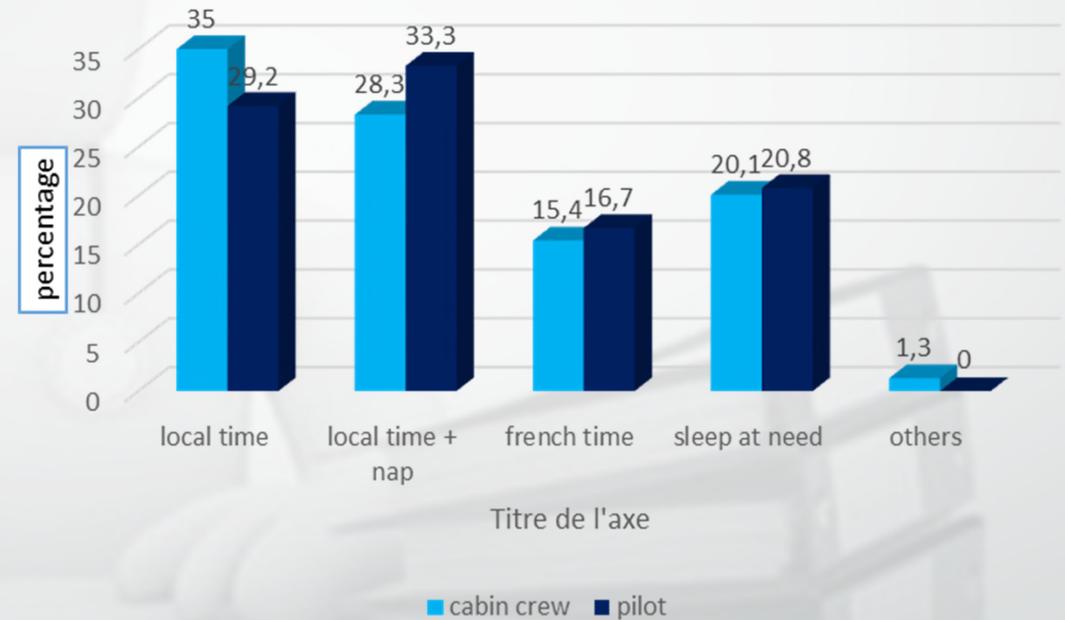


Stratégies de sommeil du PN Long-Courrier

USE OF SLEEPING DRUGS DURING THE STOPOVER



STRATEGIES OF SLEEP DURING THE STOPOVER



65% heure de l'escale
15% heure de Paris
20% quand ils en ressentent le besoin

Les contraintes à bord

Les PN travaillent dans un avion :

- Lieu clos (pas confiné)
- Atmosphère pressurisée
- Hypoxie relative
- Hygrométrie basse
- Vibrations, bruit, turbulences
- Rayonnements cosmiques
- Espace restreint

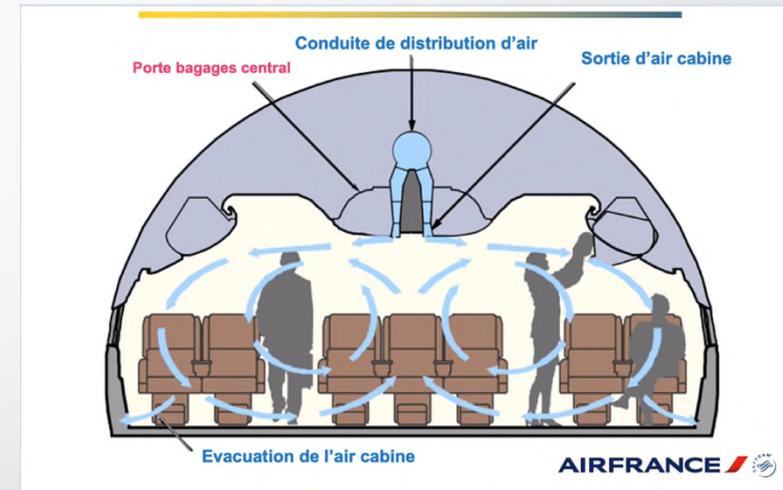


Contraintes selon le poste

- PNC : manutention, travail debout prolongé, piétinement, déplacements dans un espace restreint
- Pilotes : station assise prolongée

Air de la cabine

- Renouvelé environ toutes les 3 mn : recyclé à 40-60% en cabine à travers des filtres HEPA
- Pressurisé à une altitude maximum 8000 ft = 2400 m
- Pollutions potentielles
 - ✓ Sources extérieures
 - ✓ Liées aux moteurs : air pris au niveau des compresseurs
 - ✓ Matériaux de l'avion
 - ✓ Produits d'entretien
 - ✓ Liées aux occupants
 - ✓ Liées à l'alimentation
 - ✓ Liées aux biocides
- Question des « Fumes Events » et de leur toxicité potentielle : nécessite d'évaluer les expositions et de faire des études épidémiologiques à la recherche d'effets sur la santé et notamment sur le système nerveux



Rayonnements Cosmiques



- Suivi de l'exposition obligatoire depuis 2001
- Les PN peuvent suivre leur exposition individuelle depuis 2014
<https://www.sievert-system.org/> => accès professionnel
- Chaque voyageurs peut également évaluer la dose reçue sur un vol
ex CDG-YVR Paris-Vancouver

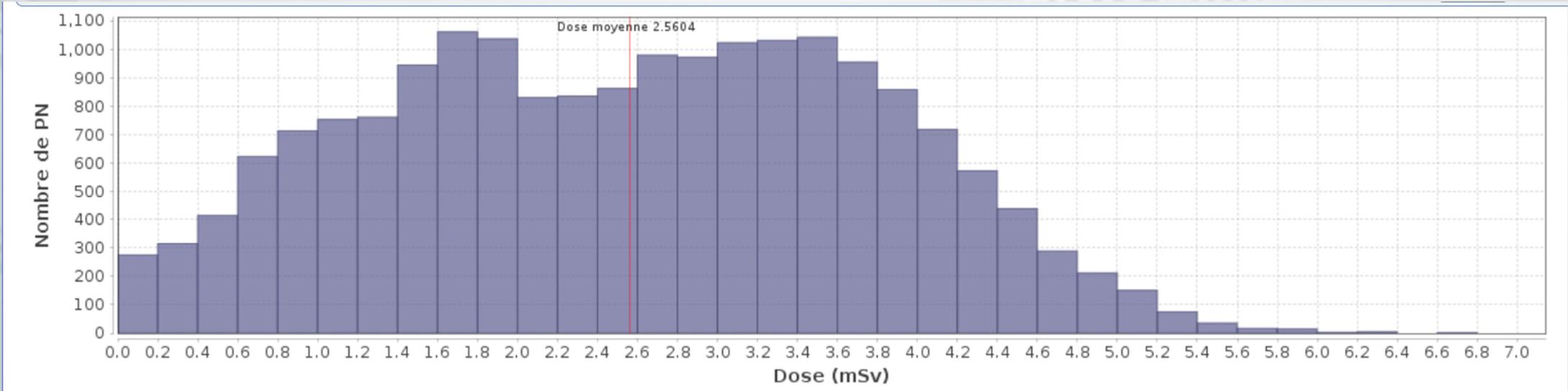
Ville de départ	Ville d'arrivée	Date de départ	Date d'arrivée	millisievert (mSv)	Prévisionnel
PARIS	VANCOUVER	13/03/2021 10:56	13/03/2021 11:28	0.0885	Oui
PARIS	VANCOUVER	16/01/2021 11:09	16/01/2021 11:18	0.0847	-
PARIS	VANCOUVER	10/10/2020 19:10	10/10/2020 20:08	0.0935	-
Total				0.2667	



Exposition aux Rayonnements Cosmiques

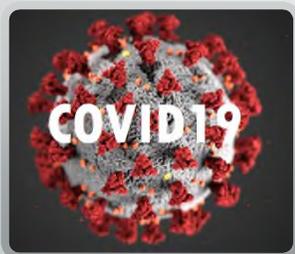


- Exposition des PN Air France en 2019



Les risques en escale (1)

- Epidémies



- ✓ SRAS 2003 : desserte escale HKG maintenue
- ✓ Chikungunya 2005
- ✓ Grippe H1N1 2009
- ✓ Ebola 2014-2016 en Guinée
- ✓ Zika 2015-2018
- ✓ Peste 2017 à Madagascar
- ✓ Dengue 2018
- ✓ Lassa 2018
- ✓ COVID-19

- Séismes

- ✓ Santiago du Chili 2010
- ✓ Tokyo en mars 2011 : séisme, tsunami, explosion de la Centrale de Fukushima, risque potentiel de radioactivité
- ✓ Mexico 2017



Les risques en escale (2)

- **Volcan**

- ✓ Islande 2010 : fermeture de l'espace aérien



- **Pollution**

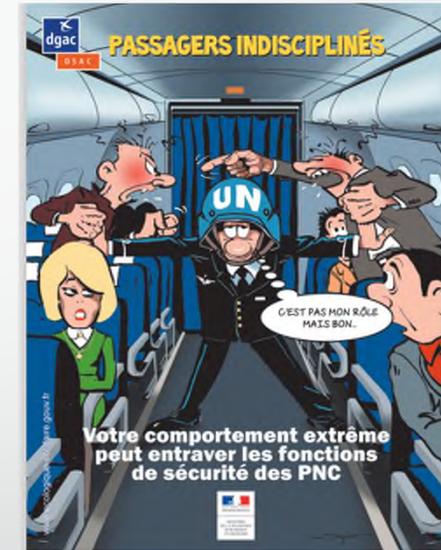
- ✓ Fumées d'incendie à Moscou en 2010 (feux de forêt)
- ✓ Pollution en Chine surtout depuis 2014

- **Trouble géopolitiques – terrorisme**

- ✓ Prise d'otages et déroutement à Entebbe en 1976
- ✓ Déroutement et prise d'otage vol ALG-CDG décembre 1994
- ✓ Twin Towers le 11 septembre 2001
- ✓ Exfiltration d'équipage à Abidjan 2004
- ✓ Emeutes à Bombay en 2008
- ✓ Attentat hôtel à Bamako 20 novembre 2015

Evénements possibles en cours de rotation

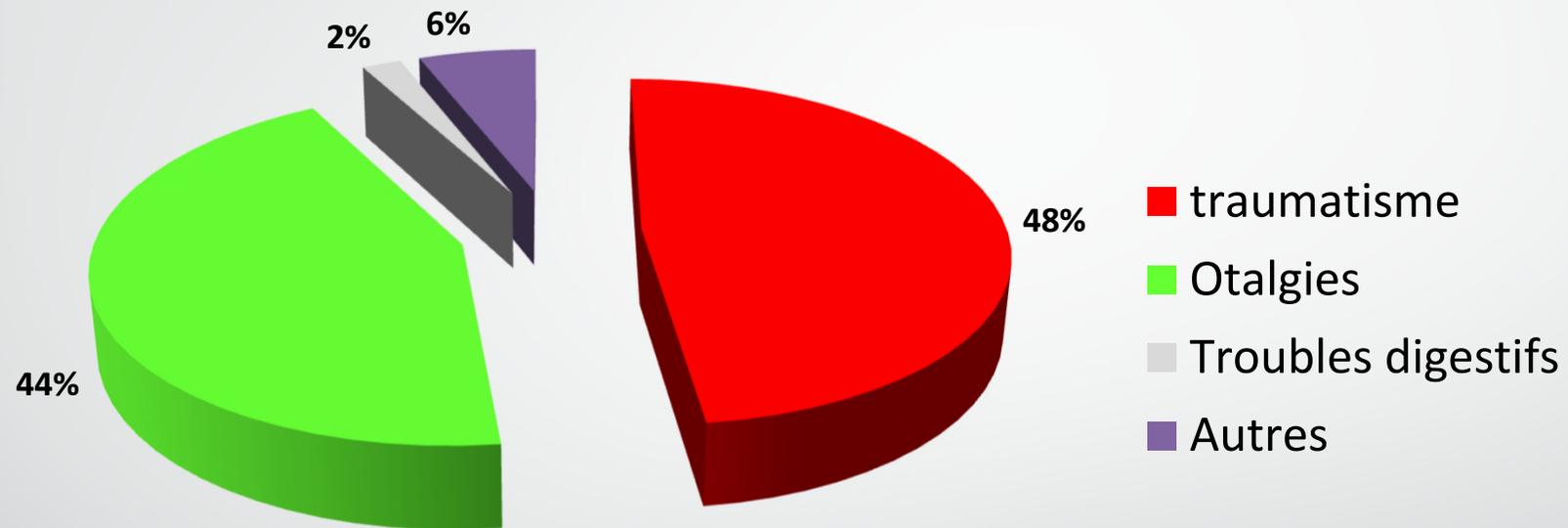
- Avant le départ:
 - ✓ Découverte d'un objet suspect lors de l'inspection cabine.
 - ✓ Problème technique qui doit être traité sous pression temporelle
 - ✓ Passager manquant / bagage en soute
- Problème passager:
 - ✓ Passager malade...voire décès à bord
 - ✓ Passager « indiscipliné » voire violent
- Turbulences (risque de blessures, gestion des passagers...)
- Problème technique en vol (*et parfois déroutement avec l'organisation de la prise en charge des passagers*)
- Acte de piraterie :
 - ✓ déroutement du vol Alger en 1994 : assaut du GIGN
 - ✓ Alerte à la bombe 2015 : déroutement sur Mombassa



Conséquences des événements géopolitiques

- Consignes établies par le service sûreté : déplacements, activités en escales, comportement..
- Difficultés pour certains PN pour certaines destinations notamment en Afrique
- Ils ont eux même été confrontés à un événement
 - ✓ En escale (ex attentat du Radisson Blu de Bamako)
 - ✓ Non professionnel (ex Bataclan)
- Anxiété soit du PN soit de l'entourage
- Sources potentielle de stress voire de stress post traumatique

Accidents du travail des PNC

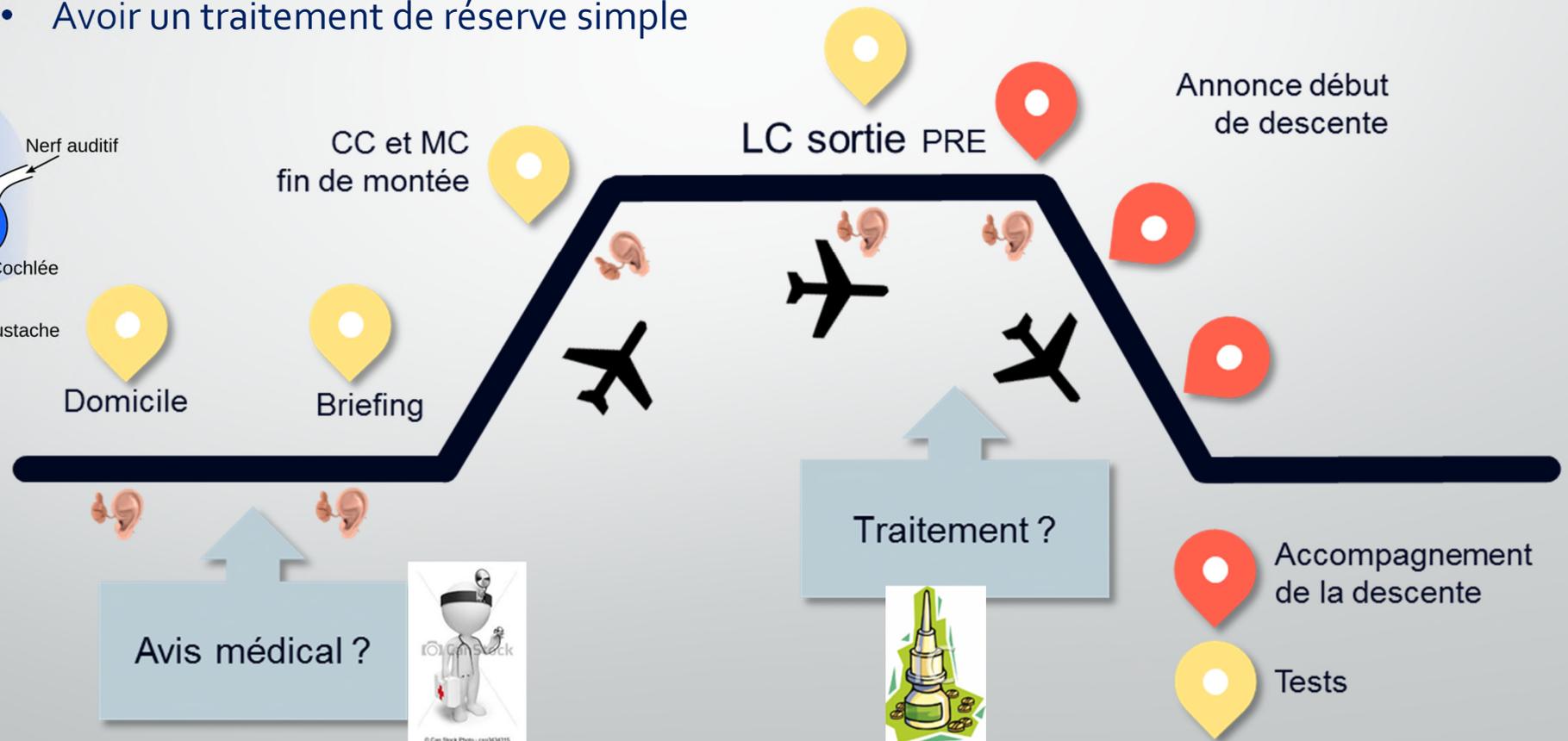
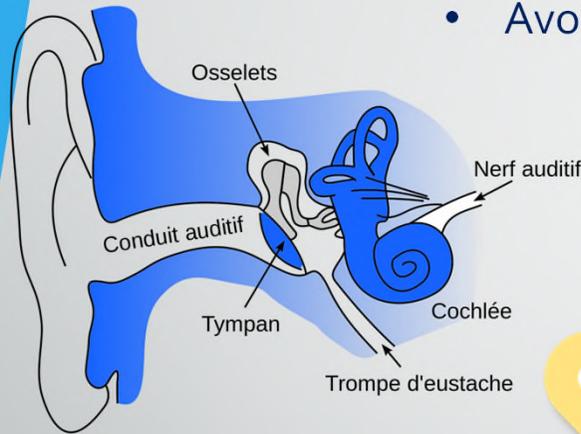


Autres : paludisme, stress post traumatique, TVP...

Information – prévention des Otites Barotraumatiques



- Connaître les manœuvres d'ouverture des trompes d'Eustache et quand les faire en vol
- Savoir tester leur bon fonctionnement
- Savoir quand ne pas prendre son vol
- Avoir un traitement de réserve simple

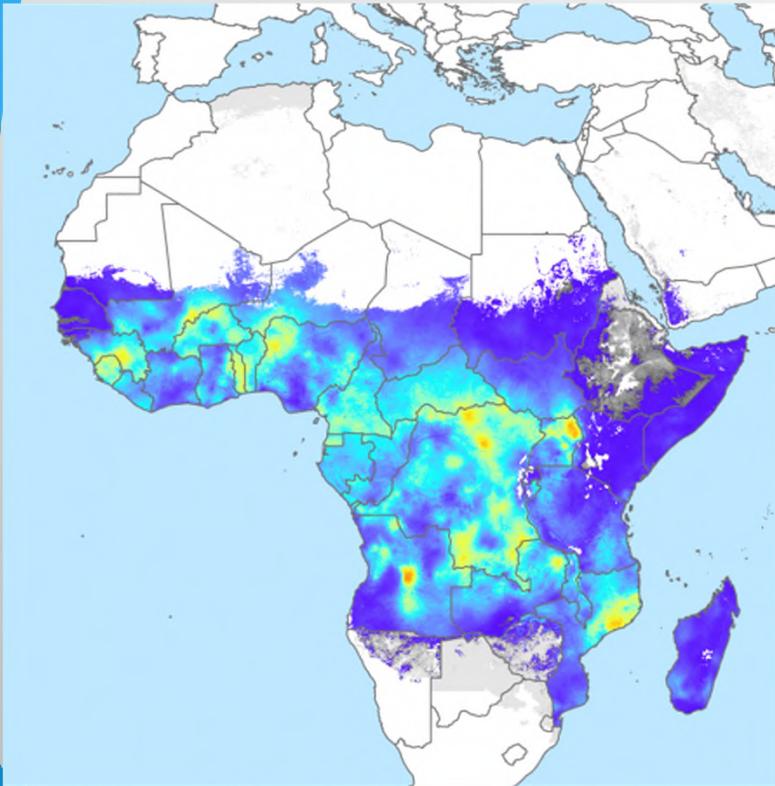




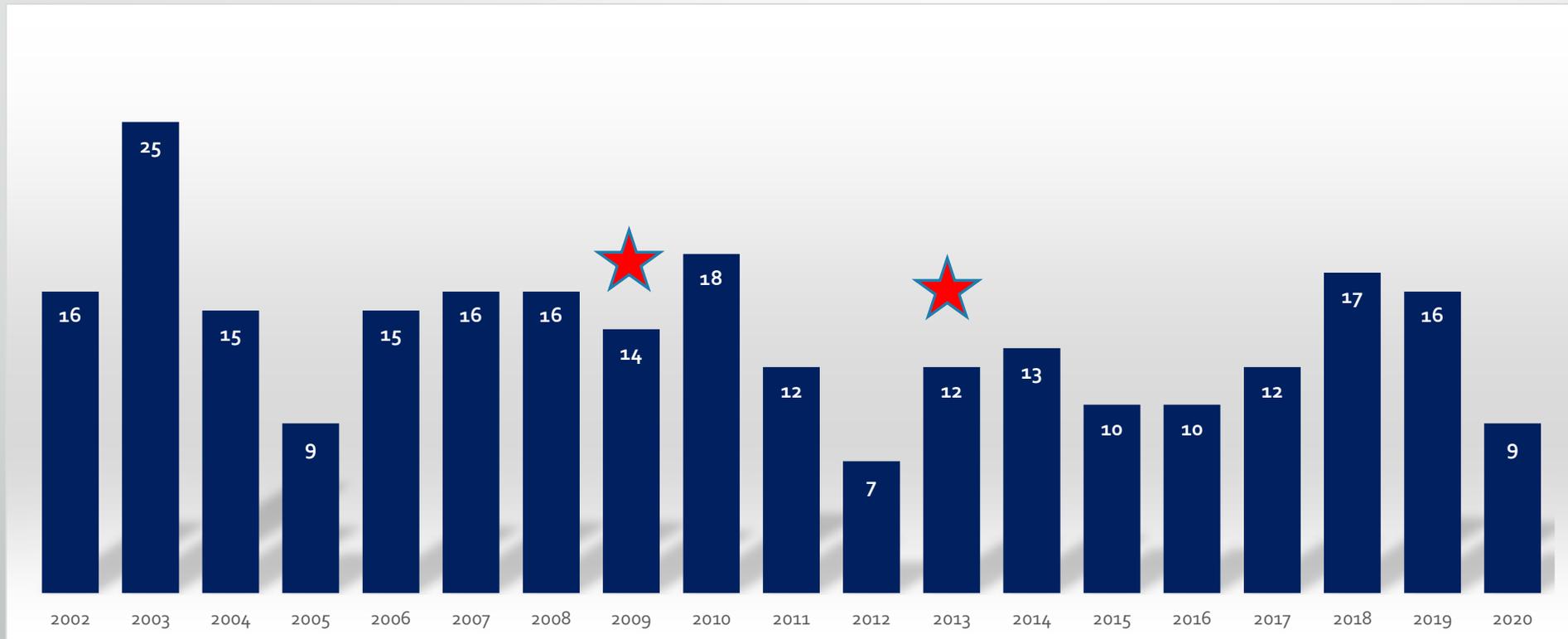
Le Paludisme

Risque pour les escales en Afrique intertropicale

- Tous les PN du Long-courrier sont exposés
- Rotations avec 1 à 4 nuits en escale
- Risque estimé 0,5/1000 nuits en zone de haute transmission
- Paludisme pris en charge en accident de travail



Cas de Paludisme PN Air France 2002-2020



3 décès en 20 ans dont le dernier en 2013

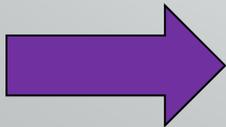
(Brussels Airlines 1 décès 2016, Iberia 1 décès en 2010)

Prévention du paludisme du PN à Air France

Tous les PN du Long-Courrier sont susceptibles d'être exposés au risque de paludisme

Prévention établie selon les :

- Recommandations internationales : OMS
- Recommandations sanitaires des voyageurs (révisions annuelles et publiées dans le BEH)
- Reco de prise en charge du paludisme d'importation 2017 SPILF
- Les conseils de nos médecins correspondants en maladies infectieuses et tropicales



- Information - éducation
- Prévention personnelle anti vectorielle (PPAV)
- Chimio prophylaxie pour les saisonniers
- Éducation : CAT diagnostic précoce

Paludisme Prévention du PN

- Protection personnelle antivectorielle
 - ✓ Répulsifs vêtements disponibles à la base.
 - ✓ Répulsifs peau : disponibles à bord.
- Désinsectisation règlement sanitaire international
 - ✓ à bord spray ou désinsectisation rémanente.
- Aide au diagnostic

TDR (Palutop®) disponible au Service de Santé au Travail et fourni à nos médecins correspondants en escales



Le Paludisme : documents (1)

=> carte

À l'attention des médecins

Ce membre d'équipage se déplace fréquemment dans des zones où le risque de paludisme est permanent. Merci de réaliser systématiquement une **recherche de paludisme** sans délai en cas de fièvre même modérée et/ou intermittente, et quels que soient les autres symptômes. Tout retard de diagnostic et de traitement est potentiellement fatal.

Contact entreprise : +33 (0)1 41 56 50 50

Contact service médical Air France : medicalpn@airfrance.fr

Nom:

Prénom:

Santé
AU TRAVAIL

AIRFRANCE

To any physician

This crew member travels frequently to areas where the risk of exposure to malaria is constant. Please, **systematically conduct a test for malaria** without delay, in the event of a fever, **even** moderate and/ or sporadic, regardless of what the other symptoms are present. Any delay in diagnosis and treatment is potentially fatal.

Company contact: +33 (0) 1 41 56 50 50

Air France medical department contact : medicalpn@airfrance.fr

Name :

First name :

Santé
AU TRAVAIL

AIRFRANCE

Le Paludisme : documents (2)

=> lettres

- Pour le PN : reprend la check-list
- Pour les proches :
information sur le risque et la CAT
- Pour le médecin traitant :
information sur le risque paludisme de leur patient

Etude paludisme PN AF **16%**
avaient d'abord eu un refus du
médecin de prescrire une
recherche de paludisme

ITÉ
AVAIL

Service de Santé au Travail IO.ZM
Téléphone : 01 41 56 88 99
Du lundi au vendredi de 8h00 à 16h30
Email: medicalpn@airfrance.fr

AIRFRANCE

Roissy, le 01 mai 2018

A Madame ou Monsieur le Médecin Traitant

Objet : Personnel Navigant et risque de paludisme

Cher Confrère,

Vous êtes le médecin traitant d'un Personnel Navigant de la compagnie aérienne Air France.

Nous souhaitons nous rapprocher de vous afin de partager notre expérience en matière de paludisme chez les navigants et vous informer des spécificités liées à leur activité professionnelle.

Air France dessert une trentaine d'escapes impaludées.

Tous les navigants Long-Courrier y séjournent fréquemment.

Conformément aux recommandations officielles (B.E.H*2017), Air France ne propose pas de chimioprophylaxie antipaludique, ni de traitement présomptif aux personnels navigants qui sont amenés à faire des séjours brefs et répétés pendant plusieurs années dans des zones impaludées.

Cependant, une chimioprophylaxie et/ou un traitement présomptif doivent être discutés avec votre patient pour tout séjour non professionnel en zone impaludée ou en zone d'isolement médical (croisières, trekkings etc...).

La Compagnie fournit une protection personnelle anti vectorielle et assure une information ciblée sur la prévention et la conduite à tenir en cas de doute.

Malgré cela, nous déplorons chaque année une dizaine de cas de paludisme, dont deux décès et trois cas graves ces dix dernières années.

Ces cas graves ont toujours été liés à un retard de diagnostic, le plus souvent provoqué par un tableau initial banal : syndrome grippal ou ORL, tableau de gastro-entérite, fatigue inhabituelle..., accompagné d'une fièvre voire d'un simple fébricule parfois non ressentis.

La fièvre reste le signe d'alerte principal, elle évolue par pics. Elle peut être absente plusieurs heures, voire 1 à 2 jours et peut passer inaperçue au début.

Nous demandons aux navigants de consulter dès l'apparition de l'un de ces symptômes, pour un avis médical et la réalisation d'un **DIAGNOSTIC PARASITOLOGIQUE EN URGENCE** (recherche d'hématozoaires et/ou test de diagnostic rapide antigénique), dont le résultat doit être obtenu dans un délai maximum de 2 heures. La sérologie n'a aucun intérêt pour le diagnostic d'un paludisme aigu.

Si le premier test est négatif et en cas de persistance, de modification ou d'aggravation des symptômes, ce diagnostic parasitologique doit impérativement être redemandé, au besoin précocement.

Nous vous remercions de l'attention que vous prêterez à ce courrier et nous restons à votre disposition pour toute information complémentaire.

Cordialement,

Les Médecins du Travail Personnel Navigant d'Air France

Escales à risque paludisme : info sur leur planning

 **Information risque paludisme**
Mois de avril
L'un de vos vols est à destination d'une escale impaludée. Traitez vos vêtements civils et uniformes en amont de votre vol.
[Fermer](#)

Risque moustique sur l'escale



26	27	28
CDG	Malabo	CDG

Détails de la rotation :
Dates, n° de vol, horaires, temps de vols, temps d'escale...

messages

Risque paludisme

Mesures à respecter sur cette destination où le risque paludisme est très élevé :

- Avant le départ : imprégnez soigneusement vos vêtements avec le répulsif
- Sur place appliquez le répulsif peau

Rappel de l'info par **SMS** la veille de la rotation et au moment du badgeage

Prévention du paludisme du PN à Air France

« Check-list »



- Protégez-vous pendant la mission
- Informez vos proches, votre médecin (lettres)
- Identifiez les dates de vos vols à risque
- Prenez votre température au moindre doute
- Consultez sans délai si fièvre ($T^{\circ} > 37,8^{\circ}$)
- Sachez où consulter en cas de fièvre
- Présentez votre carte paludisme au médecin
- Refaire le test si les symptômes persistent ou récidivent
- En cas de paludisme téléphonez au Centre opérationnel AF
- N'hésitez pas à questionner vos collègues :
Fièvre ? Recherche palu ?

Grossesse et personnel navigant

La grossesse entraîne une inaptitude temporaire de vol en première intention

Possibilité de poursuivre l'activité vol

- Jusqu'à 16 semaines de grossesse pour les PNC et 26 semaines de grossesse pour les pilotes
- Sous réserve :
 - ✓ D'une grossesse normale sans facteur de risque et avis du gynécologue avec échographie
 - ✓ Validation de l'aptitude par le médecin aéro (AME)
 - ✓ Validation et suivi par le médecin du travail :
 - surveillance de l'exposition aux rayonnements cosmiques qui doit rester inférieure à 1 milli Sievert
 - aménagement de l'activité si besoin (éviction des zones à risque paludisme, zika, aménagement des horaires...)

Vaccinations du PN

Obligatoire : Fièvre Jaune selon le RSI

- Le service de santé au travail Air France de CDG est agréé pour réaliser cette vaccination
- Les PN affectés sur le long-courriers sont vaccinés

En cas de contre-indication : restriction sur les destinations à risque

Autres vaccins : recommandés

En fonction du calendrier vaccinal français, des conseils aux voyageurs et des FDR personnel du PN

- dTPolio (coq)
- Hépatite A
- Hépatite B : les PNC sont des secouristes
- Méningites selon le contexte
- Grippe : recommandée pour les navigants
- COVID-19
- ...pneumocoque, COVID



Réseau de médecins correspondants en escale



Air France / KLM dispose d'un réseau de médecins correspondants

- Donner un avis pour le transport passagers malades
- Le suivi de nos expatriés
- Recevoir ou orienter si besoin nos PN malades en escales
- Être un relais local pour le suivi des épidémies : ebola...
- Aide en cas de situation urgente : Bamako, Rio...

PN et équipes de rapatriement sanitaire

- PNC sont des secouristes régulièrement entraînés aux geste de premiers secours
- Si vous êtes le médecin d'un PN connaissez leurs risques
 - Otite barotraumatique
 - Traumatismes et troubles musculosquelettiques
 - Paludisme
 - ...



Merci pour votre attention