



La Veille

Quelques thèmes et événements de sécurité sélectionnés par la DSAC

#34/2021

// Bon à savoir

Donnez votre avis sur CASH

Collaborative Aerodrome Safety Highlights - CASH

 Partager  Tweeter  Publier  Imprimer  English version

Collaborative Aerodrome Safety Highlights (CASH) est une initiative de sécurité collective qui vise à attirer l'attention des pilotes d'aviation

commerciale et générale sur le contexte aéronautique et les principales menaces associées à un aéroport. A ce jour, dix aéroports français participent à CASH : les fiches qu'ils ont établies en collaboration avec les opérateurs locaux sont accessibles sur une [page dédiée](#) du site internet de la DGAC. Sur cette page, vous trouverez aussi les [modalités d'élaboration](#) des fiches et pourrez même [proposer un aéroport](#) à ajouter à la liste actuelle.

Cette page contient également un lien vers un questionnaire qui vous permet de vous exprimer sur cette initiative de sécurité. Vous êtes cordialement invités à y répondre !

 [Questionnaire CASH](#)

// Vu sur le net

Sensibilisé sur le sujet par la compagnie qui l'emploie, un pilote identifie et réagit à un début d'hypoxie au FL180



Le 6 mars 2021, un pilote de la compagnie britannique RVL Aviation est seul aux commandes d'un Reims-Cessna F406, biturbopropulseur non-pressurisé avec lequel il assure un vol cargo entre les aérodomes de Göteborg-Landvetter (Suède) et d'East Midlands (Royaume-Uni). La liaison aérienne, que le pilote a

assurée sans incident dans l'autre sens plus tôt dans la journée, dure environ 3 heures. Au moment des faits, l'avion survole la mer du Nord au FL180. De façon assez soudaine, le pilote est pris d'un mal de tête et se voit dans l'incapacité d'effectuer une tâche pourtant banale sur son EFB. Ces symptômes lui évoquent un début d'hypoxie. Bien que, conformément à la réglementation, un complément d'oxygène lui soit fourni (via une canule nasale), il constate, au moyen de l'oxymètre de pouls fourni par l'exploitant, que son taux d'oxygène sanguin est très inférieur au taux normal. Il décide alors d'augmenter le débit d'oxygène, qu'il avait pourtant déjà fixé à une valeur largement supérieure à celle recommandée par l'exploitant. Cette action ne produisant aucun effet, il décide de basculer l'approvisionnement en oxygène vers la deuxième bouteille. Après seulement quelques minutes, le pilote se sent mieux et constate un retour à la normale de son taux d'oxygène sanguin. Il atterrira à East Midlands sans autre incident.

L'AAIB (organisme d'enquête britannique) n'a pas pu déterminer la cause de la baisse du débit d'oxygène. En effet, l'examen au sol de la première bouteille utilisée et du régulateur de débit n'a montré aucune défaillance. Il a été établi qu'au moment de la survenue de l'incident, la bouteille contenait suffisamment d'oxygène pour pouvoir être utilisée encore au moins 6 heures, malgré le débit « de confort » choisi par le pilote. Ce dernier a indiqué avoir rapidement identifié une possible hypoxie et exécuté les actions correctrices requises grâce à la formation relative à l'oxygène de subsistance mise en place par la compagnie. RVL Aviation avait en effet déjà été confrontée à un incident « hypoxie » sur l'un

de ses F406, qui l'avait amenée à revoir ses procédures en matière d'oxygène de subsistance et à élaborer un programme de formation pour ses pilotes portant sur l'utilisation des équipements, les modes de défaillance possibles et l'identification des symptômes de l'hypoxie.

L'AAIB indique que l'incident du 6 mars 2021 a conduit la compagnie à renforcer sa stratégie dans le domaine de l'hypoxie en faisant réinstaller sur ses F406 opérant au-dessus du FL100 les systèmes de dispensation d'oxygène de subsistance qui l'équipaient d'origine : ces dispositifs entièrement intégrés - mettant en œuvre des masques à oxygène – avaient été remplacés par des systèmes à canule nasale.

Enfin, le rapport met en garde contre les oxymètres de pouls, qui peuvent être faussement rassurants : ainsi, si un tel dispositif affiche un taux d'oxygène sanguin normal cela ne signifie pas nécessairement que tout va bien dans le cerveau du pilote, par exemple en cas d'hyperventilation, qui est l'un des symptômes de l'hypoxie.

 [Rapport](#)