

Si vous avez des difficultés à visualiser cet email, [suivez ce lien](#)



#17 - 9 avril 2026

*Cette publication vise à partager des comptes rendus d'événements notifiés à la DSAC, sélectionnés pour l'intérêt de l'événement en lui-même, pour la qualité de l'analyse réalisée par l'opérateur ou le risque mis en évidence. Les comptes rendus sont présentés sans autre modification que la désidentification et l'anonymisation. Des imprécisions peuvent donc subsister et certaines données de contexte peuvent être manquantes.*

La qualité de l'air en cabine est un enjeu important pour la sécurité aérienne. Les batteries au lithium, omniprésentes dans les appareils électroniques personnels, représentent un danger croissant. En cas de défaillance, elles peuvent provoquer un emballement thermique, générer de la fumée toxique, voire exploser. La survenue d'un tel événement **en phase de croisière** rend la communication entre les personnels navigants plus complexe, d'une part, et peut affecter la santé des passagers et de l'équipage, d'autre part. Ce danger souligne l'importance de la sensibilisation des passagers sur les risques liés à l'emport de tels équipements, ainsi que la formation des équipages pour faire face à cette menace, particulièrement sur l'utilisation des Protective Breathing Equipements (PBE). Les retours d'expérience issus d'exercices au simulateur, d'incidents et d'événements aériens mettent en évidence que l'utilisation des équipements de protection en conditions opérationnelles réelles peut s'avérer difficile, voire inadaptée. Les PBE constituent des barrières de récupération potentiellement fragiles, dont les limites doivent être clairement identifiées et connues.

---

## La propagation de fumée blanche en cabine nous oblige à débarquer les passagers

### Résumé de l'évènement

« Une fois la porte fermée, alors que j'allais faire l'annonce pour armer les toboggans, une passagère m'informe que de la fumée sort d'un rack bagage fermé. Après m'être équipée d'une cagoule, je décharge 2 extincteurs sur le bagage, ce qui réduit la fumée qui s'en dégage. La fumée très dense s'est propagée dans toute la cabine avec une forte odeur irritante. Après avoir annoncé la mise en alerte par la phraséologie d'urgence, l'avion retourne à son point de parking et les passagers sont débarqués. Pendant le débarquement, je dois enlever la cagoule car un élément m'a blessé au niveau du front et la douleur devient insupportable ».

### Analyse de l'opérateur

« L'application de procédures, la bonne communication et la gestion humaine ont permis une gestion efficace de l'évènement. Le sac fumant contenait une batterie neuve. Le commandant de bord donne les détails sur l'évènement, représente la compagnie et assiste les passagers ne se sentant pas bien. Les passagers sont sortis de l'avion jusqu'au début de la passerelle dans l'ordre des sièges, avec l'aide de deux agents aéroportuaires ».

### Commentaire de la DSAC

Le notifiant met en avant 3 facteurs ayant contribué à augmenter le stress et compliquant la gestion de l'évènement.

1. La fragilité du sachet contenant la cagoule, qu'il a dû ouvrir avec les dents ;
2. L'élément en plexiglass protégeant la tête des cartouches, lui causant une douleur au crâne ;
3. Les difficultés de communication et de compréhension une fois les cagoules portées par les membres d'équipage.

---

## Nous ressentons une odeur de poussière brûlée dans le cockpit durant l'approche

### Résumé de l'évènement

« En phase d'approche, passant 12 000 ft, nous ressentons une odeur de poussière brûlée puis de feu électrique. La Cheffe de Cabine Principale (CCP) appelle le poste de pilotage pour nous confirmer cette odeur et fait un appel général pour informer l'ensemble des PNC. Nous nous équipons avec les masques O2. En raison de notre atterrissage imminent, nous n'avons pas le temps d'initier la C/L « SMOKE, FIRE OR FUMES » et nous décidons de poursuivre l'approche. Je suis contraint de retirer mon masque à 1 000 ft car je ne parviens pas à lire les vitesses des placards volet. L'atterrissage se déroule de manière nominale, estimé un peu court par l'OPL PF. »

### Analyse de l'opérateur

« La synergie équipage PNC/PNT ainsi que le Crew Resource Management pilotes efficaces avec une bonne communication sont des éléments ayant contribué à la bonne résolution de la survenue de cet évènement. L'appel immédiat de la CCP pour exprimer son ressenti, démarche pas toujours évidente, de crainte légitime de déranger les pilotes dans leurs tâches, a également facilité la gestion du phénomène.

Dans cet évènement, le port des masques O2 a altéré la perception de l'arrondi du commandant de bord. »

### Commentaire de la DSAC

La politique d'entretien concernant le nettoyage des masques y compris de la partie glace, en place depuis août 2024 est à un pas de 2000 F/H. L'évènement est transmis à OSAC dans le cadre de sa surveillance de l'agrément Part-145.

---

## Je suis hospitalisée en raison de la contamination de l'air en cabine

### Résumé de l'évènement

« Je remarque une odeur âcre dans le galley avant et la signale à ma collègue, qui la

*perçoit aussi. Nous inspectons toutes les zones susceptibles d'être une source de chaleur : four, interphone, boilers, toilettes, lumières. Je m'assure que les passagers et l'équipage ne sont pas incommodés. L'odeur semble venir du côté avant droit. L'OPL, envoyé par le CDB, la sent immédiatement. Le CDB pense à un problème de conditionnement d'air. Nous localisons l'odeur près de l'aérateur de la porte avant droite. L'odeur devient intermittente, puis entêtante et irritante. Je demande l'arrêt du service et j'ordonne à tous les PNC de mettre leur cagoule. J'informe les pilotes, qui décident de dérouter. L'odeur atteint le galley arrière. Nous avons beaucoup de mal à communiquer et à nous comprendre à cause des cagoules. Je fais une annonce aux passagers pour les informer du déroutement, afin de garantir la sécurité de tous. »*

### **Analyse de l'opérateur**

*« Malgré une temporisation initiale adaptée à la pose des PBE, les PNC ont ressenti les symptômes habituels tels que la chaleur, la respiration difficile et la communication complexe. Une communication à l'attention des PNC sur le fait que les cagoules de la compagnie peuvent être différentes de celles disponibles à bord a été diffusée. Elle vise à réduire l'effet de surprise lors de leur utilisation bord, dans des situations où leur port se révélerait indispensable, et à rappeler l'autonomie maximale des PBE. »*

### **Commentaire de la DSAC**

Contrairement aux formations sur l'utilisation des PBE, lors desquelles les conditions sont simulées, les difficultés inhérentes et le stress associé à l'utilisation d'une PBE en situation réelle sont généralement sous-estimés. Mettre un PBE en ayant éventuellement déjà été exposé à un contaminant, la chaleur produite par la réaction de l'O<sub>2</sub> chimique avec la production de vapeur d'eau générée par la respiration, l'augmentation de CO<sub>2</sub> qui rend la respiration inconfortable et enfin la difficulté à communiquer devraient faire l'objet d'un point d'attention particulier lors des formations et des entraînements. Cela permettrait de développer une meilleure conscience de la situation du PNC et une meilleure préparation afin de gérer de telles situations.

---

## Ressources

En 2020, la DSAC a organisé un Symposium sur le thème des Batteries Lithium : "Anticiper le risque de feu à bord"



### BATTERIES LITHIUM : ANTICIPER LE RISQUE DE FEU À BORD

#### Protection



#### Équipement



*Le bon réflexe, c'est **P.É.T.S.**!*

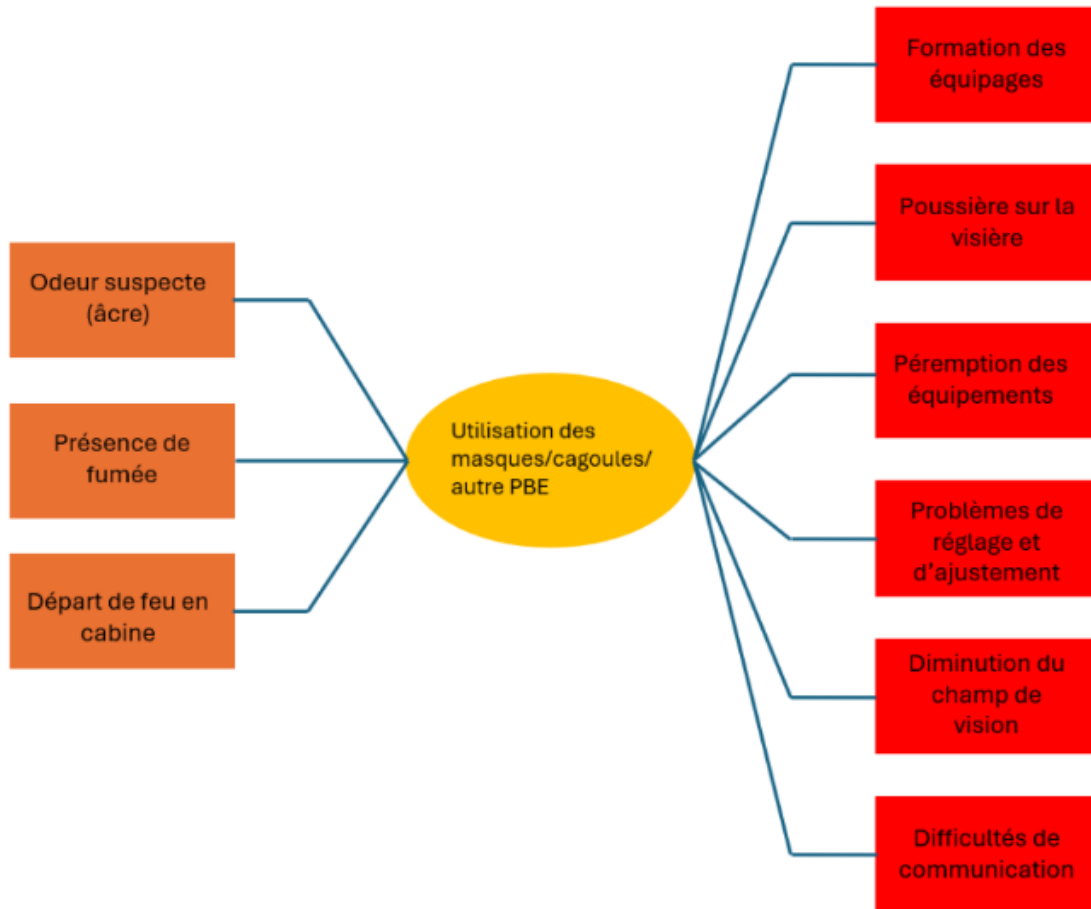


#### Traitement



#### Surveillance

- Lien vers le [livret de synthèse](#) du Symposium 2020
- Lien vers l'[Info Sécurité n°2019/02](#) - *Ecrasement des PED en cabine*
- Lien vers l'[Info Sécurité n°2020/05](#) - *Prévention des émanations ou des odeurs de fumées dans les cabines ou le poste de pilotage d'avions : bonnes pratiques et recommandations*
- Lien vers l'[avis](#) de l'Agence Nationale de Sécurité Sanitaire (ANSES) relatif à « l'État des connaissances sur les effets sur la santé liés à la profession de personnels navigants et sur la qualité de l'air dans les cabines d'avion » – Saisine n°2019-SA-0075



*Exemple de Bow-tie partiel sur les risques liés à l'utilisation des PBE*

### Envie d'aller plus loin ? ✈️

- Lien vers l'[article](#) "Fire, Smoke, Fumes" publié par la CAA UK
- Lien vers le [Safety Information Bulletin n°2025-04](#) "Use of Protective Breathing Equipment" publié par l'EASA en mai 2025
- Lien vers la [FAA SAFO 18003](#) "Procedures for Addressing Odors, Smoke and/or Fumes in Flight" publié par Skybrary
- Lien vers le [rapport d'enquête préliminaire](#) de l'accident d'un Airbus A220-300 survenu le 23 décembre 2024

Dites-nous ce que vous avez pensé de ce numéro 



***Objectif Sécurité** est le label de promotion de la sécurité de la DSAC. Il regroupe toutes les publications visant à fournir à chaque acteur aéronautique des informations utiles et nécessaires à connaître, dans un objectif d'amélioration continue de la sécurité aérienne.*

*Via l'exploitation et l'analyse des données et informations de sécurité de toute provenance (incidents notifiés par les opérateurs, rapports d'enquêtes, médias, etc.), il a pour ambition d'améliorer la conscience collective des enjeux de sécurité, et de participer ainsi au développement d'une culture partagée en la matière.*



Dépôt légal : ISSN 2801-6319

© 2026 DSAC, tous droits réservés.

*Le REX Avion est préparé par la mission évaluation et amélioration de la sécurité de la direction de la sécurité de l'aviation civile.*

*La DSAC édite plusieurs lettres d'information à destination des différents acteurs de l'aviation civile, **modifiez vos préférences** pour vous y abonner.*

Si vous ne souhaitez plus recevoir nos communications, [suivez ce lien](#)