



La Veille

Quelques thèmes et événements de sécurité sélectionnés par la DSAC

#07/2025 du 6 novembre 2025

L'incapacité en vol de membres d'équipage représente un risque important pour la sécurité des vols. Selon le manuel de médecine de l'aviation civile de l'OACI, l'incapacité se définit comme "*tout état physiologique ou psychologique ou toute situation qui affecte de manière défavorable les performances*" ou "*toute diminution de l'aptitude médicale à un degré ou d'une nature susceptible de compromettre la sécurité du vol*". Ces incapacités peuvent survenir de façon brutale et sévère, rendant le pilote incapable de poursuivre ses fonctions.

Bien que rares, ces situations peuvent avoir de graves conséquences si l'autre pilote ne détecte pas rapidement l'incapacité et ne reprend pas les commandes. La plupart du temps, l'incapacité est telle que le pilote concerné est écarté pour le reste du vol. Lorsque le pilote valide se retrouve seul en cockpit, l'absence de second membre qualifié pour réagir accroît significativement sa charge de travail, donc diminue la marge de sécurité ; le risque résultant doit être évalué et pris en compte par les exploitants.

Incapacité inattendue du copilote durant un vol sur Airbus A321 : enseignements et recommandations de sécurité

Le 17 février 2024, un Airbus A321 relie Francfort à Séville au FL350. Le commandant de bord quitte brièvement le poste de pilotage à 10 h 31 UTC pour se rendre aux toilettes. Une minute plus tard, le copilote, seul aux commandes, présente une incapacité soudaine et sévère, comme le confirment les données enregistrées par le CVR. Durant 46 secondes, il actionne involontairement plusieurs

alertes, mais l'autopilote et l'auto-manette restent actifs, maintenant la trajectoire de l'avion.

À 10 h 39, le commandant tente de revenir dans le cockpit, mais la porte reste verrouillée. Une hôtesse tente de contacter le copilote, sans réponse. À 10 h 42 alors que le commandant commence à utiliser le code d'urgence le copilote ouvre enfin la porte.

Il est pâle, en sueur et incapable de reprendre le contrôle. Un médecin à bord intervient rapidement et évoque une possible cause cardiaque. Le commandant décide de se dérouter vers Madrid-Barajas, où l'avion atterrit sans incident. Le copilote est hospitalisé.

Analyse du bureau d'enquête et recommandation de sécurité

L'enquête du CIAIAC (organisme d'enquête de l'Espagne) indique que l'incapacité est liée à une affection neurologique non détectée lors des précédents examens médicaux. Les données des enregistreurs corroborent les faits.

Peu avant que le CDB s'absente du cockpit pour des besoins physiologiques, les deux pilotes avaient eu une conversation sur les conditions météorologiques et le fonctionnement de l'avion, sans que le CDB n'ait remarqué quoi que ce soit d'inhabituel dans le comportement du copilote.

« L'incident a mis en évidence l'avantage d'avoir une autre personne autorisée dans le poste de pilotage lorsque l'un des deux pilotes le quitte pour des raisons physiologiques ou opérationnelles. Si une autre personne autorisée avait été présente dans le poste de pilotage, elle aurait pu rapidement identifier l'incapacité du copilote, alerter le reste de l'équipage et ouvrir la porte de sécurité du poste de pilotage afin que le commandant de bord puisse prendre rapidement le contrôle de l'avion. »

Le rapport recommande la présence systématique d'une autre personne autorisée dans le cockpit quand un pilote s'absente.

Une recommandation (REC 02/25) est transmise à l'EASA car bien que les opérateurs aient déjà évalué ce risque après la publication de la note [SIB No 2016-09](#), l'incident souligne des particularités nouvelles pour que les opérateurs

Quelques données chiffrées présentes dans le rapport :

Les données disponibles montrent que les incapacités de pilotes en vol, bien que relativement rares, constituent une réalité documentée dans plusieurs pays. Aux États-Unis, la FAA a recensé 47 événements sur la période 1993-1998, tandis qu'au Royaume-Uni, une étude de 2012 a relevé 36 incapacités et 4 décès soudains pour l'année 2004. En Australie, l'ATSB rapporte en moyenne 23 cas par an entre 2010 et 2014. En Espagne, le CIAIAC fait état de 30 incapacités sur dix ans, et au niveau européen, le Répertoire Central (ECR) a identifié 287 événements sur la période 2019-2024. Ces chiffres, variables selon les contextes nationaux et les périodes étudiées, illustrent la persistance du risque et soulignent l'importance d'une vigilance continue.

➡ [Lien vers le rapport](#)

Incapacité en vol et collision avec le terrain : le tragique accident d'un hélicoptère participant aux actions de lutte contre un incendie

Le 17 août 2018, un hélicoptère de type BK117, piloté en monopilote, participe à des opérations de lutte contre les incendies en Nouvelle-Galles du Sud (Australie). Le pilote, expérimenté, effectue plusieurs rotations entre la zone sinistrée et un barrage afin de remplir son Bambi-Bucket (seau souple utilisé pour le largage d'eau). Vers 14 h 00, après avoir rempli le seau, l'appareil redécolle.

Un autre hélicoptère observe d'abord l'appareil suivre sa trajectoire habituelle. Puis un témoin au sol le voit ensuite s'écartez et prendre une direction nord-est inhabituelle. Le seau et son élingue s'accrochent alors dans la végétation, provoquant la chute de l'hélicoptère. L'accident entraîne le décès du pilote et la destruction totale de l'appareil.



L'enquête ne révèle aucun défaut mécanique préexistant sur l'appareil. Les moteurs fonctionnaient normalement au moment de l'impact. L'analyse se concentre sur une possible incapacité du pilote comme cause principale de la déviation de trajectoire, de l'altitude dangereusement basse et de l'absence de communication radio.

Le bureau australien de sécurité des transports (ATSB) conclut que l'accident survenu le 17 août 2018, est probablement dû à une incapacité soudaine et imprévisible du pilote.

L'autopsie a révélé une myocardite lymphocytaire aiguë et une maladie coronarienne, potentiellement responsables d'une perte de connaissance subite. Bien que l'impact avec le sol laissait peu de chances de survie, l'enquête note que le port incorrect de la ceinture de sécurité a pu aggraver les conséquences. La présence d'un antihistaminique non autorisé dans l'organisme du pilote est également mentionnée, bien que son impact soit jugé peu probable. L'absence de communication radio avant la déviation de trajectoire et l'altitude anormalement basse confirment l'hypothèse d'une incapacité. Le fait que le pilote n'ait pas tenté de larguer le seau ou de procéder à un atterrissage d'urgence renforce cette conclusion.

➡ [Lien vers le rapport](#)

Une dépressurisation et des défauts d'entretien à l'origine de la perte de connaissance du pilote et des passagers d'un Cessna citation

Le 4 juin 2023, à 15 h 23, heure locale, un Cessna Citation 560, s'écrase près de Montebello, Virginie, causant la mort du pilote et de trois passagers. L'avion décolle de Melbourne en Floride à 10 h 59 avec un seul pilote et atterrit à Elizabethton dans le Tennessee. Trois passagers embarquent, puis l'appareil redécolle à 13 h 13 à

Après le décollage, le pilote en contact avec le contrôle aérien est autorisé à monter jusqu'à 34 000 pieds. À 26 600 pieds, le pilote cesse toute communication. Les données ADS-B montrent que l'avion continue sa montée jusqu'à 34 000 pieds, suivant ensuite son itinéraire de vol programmé pendant environ une heure. L'avion poursuit sa route à altitude constante avant d'entamer une descente en spirale et d'entrer en collision avec le sol. Deux minutes avant le début de la descente, des pilotes de l'USAF interceptent l'appareil, n'observant aucun signe de dommage structurel, de fumée ou de masques à oxygène déployés. Un occupant est visible, affalé dans le siège pilote et il n'y a aucun signe de mouvement des autres occupants.

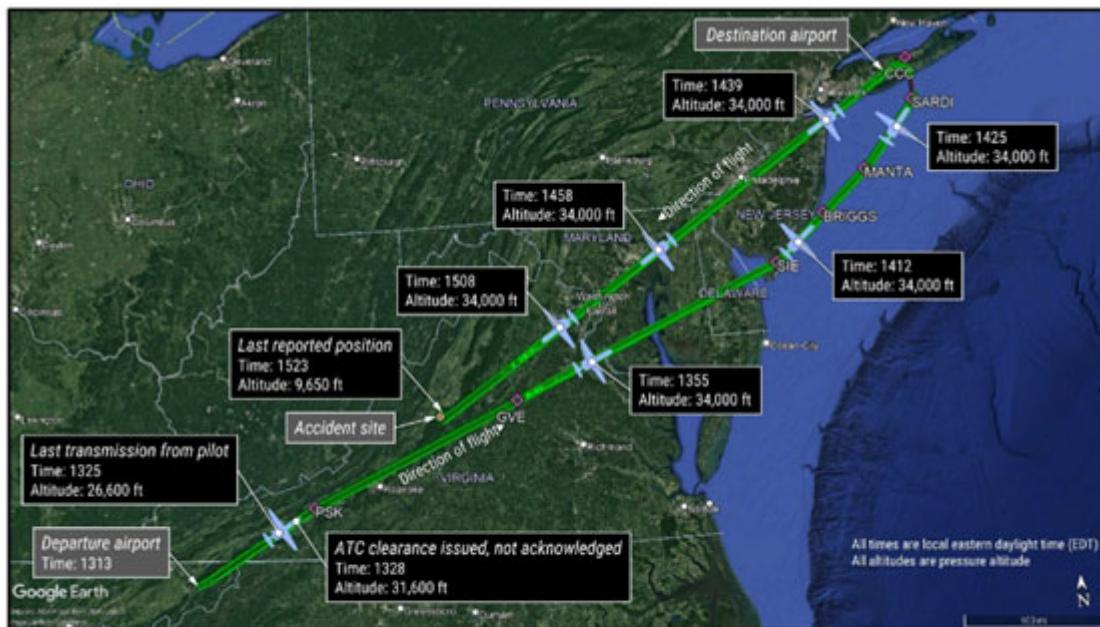


Figure. Overview of ADS-B flight track, flight plan waypoints, and accident location, with selected time and altitude labels.

Le Bureau d'enquête (NTSB) conclut que la cause probable de l'accident est l'incapacité du pilote due à une dépressurisation de la cabine dont la cause reste indéterminée.

L'enquête retient l'hypothèse d'une hypoxie due au manque d'oxygène en altitude, entraînant confusion, désorientation et incapacité des occupants. Des actions de maintenance étaient en retard, notamment l'inspection du masque à oxygène du copilote, et plusieurs anomalies concernant le système de pressurisation avaient été signalées mais non corrigées par le propriétaire. Le niveau d'oxygène à bord était au minimum requis avant le départ.

(hypertension, cholestérol élevé), aucun élément ne suggère un risque d'incapacité significatif lié à ces facteurs ou à la prise de médicaments.

➡ [Lien vers le rapport](#)

Ressources complémentaires:

- ➡ **Rapport du BEA:** [« Incapacité du commandant de bord en phase de montée lors d'un vol transatlantique, poursuite du vol, nouvelle incapacité en croisière, déroutement »](#)
- ➡ **Rapport préliminaire du BFU :** ["cabin pressure loss occurred in cruise flight which resulted in the incapacity of all persons on board."](#)



Objectif Sécurité est le label de promotion de la sécurité de la direction de la sécurité de l'aviation civile (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 2801-6130

© 2025 DSAC, tous droits réservés.

La Veille Sécurité est préparée 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 ces courriels, vous

[Subscribe](#)

[Past Issues](#)

[Translate ▾](#)