

Feu ELIXIR (juin 2026)

Il convient d'abord **d'identifier le type de feu** auquel on est confronté en fonction des **odeurs caractéristiques des produits en combustion** : odeur d'huile (à ce propos, le bouchon d'huile doit être bien refermé lors du **contrôle du niveau d'huile obligatoire avant chaque vol**), odeur des isolants électriques.

La combustion du carburant ne produit pas d'odeur particulière (mais on peut avoir une odeur d'essence).

Il faut aussi rechercher visuellement des flammes ou de la fumée pour essayer de confirmer l'incendie et sa nature.

On distingue ainsi généralement les feux électriques ou les feux moteurs **pour lesquels il faut connaître par cœur les actions réflexes à effectuer car il faut agir rapidement.**

Autre type de feu possible : le feu peut aussi se déclencher au **niveau des freins**, notamment l'été quand il fait chaud et en cas de sur-sollicitation des freins **au roulage** : sur les avions avec freins aux pieds, il faut veiller à **ne pas freiner de manière intempestive lors du roulage** : on dirige l'avion au palonnier sans utiliser les freins, on freine uniquement pour ralentir ou arrêter l'avion (ou pour aider dans les virages serrés).

Il n'est pas facile de voir un feu au niveau des freins, l'agent AFIS ou le contrôleur peut éventuellement vous signaler de la fumée sortant au niveau de la roue.

Rappel : lors de l'alignement, si vous devez attendre **sur la piste**, tenez l'avion aux freins mais **n'utilisez jamais le frein de parc**, cela évitera de décoller avec un frein mal desserré.

1. En cas de feu électrique

Reconnaissable grâce à l'odeur caractéristique. Le but est de couper les excitations électriques pour mettre fin à l'incendie.

- Au sol, **master switch sur OFF, moteur clé sur OFF**, essence fermée, ouvrir la verrière, goupille parachute en place (si on a le temps), évacuer
- En vol :
 - si équipement **identifié, le couper**, ventiler, ATR dès que possible.
 - si équipement **non identifié, master switch sur OFF**, ventilation ouverte, ATR dès que possible ou ATR d'urgence

N'utiliser l'extincteur qu'en cas d'absolu nécessité.

2. En cas de feu moteur :

Pour l'Elixir, les procédures pour le feu moteur au **sol ou en vol sont différentes.**

Au sol : même philosophie que pour le DR 400 (**on coupe l'essence et plein gaz jusqu'à arrêt moteur**) :

- robinet **carburant OFF, plein gaz jusqu'à extinction du moteur**, moteur arrêté, **clé sur OFF**,
- **master switch sur OFF**, goupille parachute en place (si on a le temps), évacuer

On évacue **donc rapidement** l'avion et on va récupérer un **extincteur** (voir plus loin où viser avec l'extincteur).

La priorité est de préserver les vies humaines, ne pas s'approcher de l'avion si le feu est trop important. Ne jamais intervenir moteur tournant.

En vol : robinet carburant OFF, clé moteur sur OFF (**on coupe le moteur à la clé et non en mettant plein gaz** contrairement au DR 400 ou à la procédure au sol de l'Elixir), chauffage cabine coupée, ventilation à la demande, ATR d'urgence dans un champ.

Atterrissage d'urgence :

En même temps qu'on applique la procédure, on prend la **vitesse de finesse max** (140 km/h), on cherche un champ, on pilote sa trajectoire pour **rejoindre le point clé 2AP/45°** (2 fois l'angle de plané et 45° du point de toucher prévu, corrigé du vent dans l'axe si besoin) pour un **atterrissage en campagne**.

Ne jamais tenter de redémarrer le moteur.

On applique la procédure de la panne en campagne ; on **pilote** la trajectoire, on **alerte**, on **prépare l'avion** pour l'atterrissage (voir fiche « panne en campagne »).

Ne pas oublier de **déclencher la balise de détresse**, en appuyant sur le bouton « on » de l'interrupteur en cabine.



Emplacements des extincteurs.

Un feu moteur dû à l'essence est de **classe B** (hydrocarbures). Il faut donc utiliser un extincteur classe B, donc **à poudre** en général (la ou les classes de feux que l'extincteur peut éteindre sont marquées dessus).

Il y en a **dans le hangar avions**, au début du couloir qui mène à la salle du club ou sur les poteaux au fond du hangar. Ils sont signalés en hauteur par un panneau spécifique. Ce sont pour la plupart des extincteurs à poudre de 9 kg pour feux de classe A, B ou C. Il y en a aussi un au CO2, pour feux de classe B, derrière les avions propriétaires (voir photos).

Attention, pour les **extincteurs à gaz**, la détente du gaz entraîne des températures très basses pouvant provoquer des **brûlures par le froid** si on est en contact avec le jet





Poudre feux types A, B ou C CO2 feux type B

Il y en a aussi **près de la pompe**, 2 petits dans des coffres près de la pompe 100LL et un gros à gauche de la pompe jet A1 (voir photos).



Il y a aussi :

- un coup de poing « **arrêt d'urgence** » pour arrêter l'installation
- un coffre avec du **sable** et une pelle dans le coffre jaune



Où viser avec l'extincteur ?

En aucun cas il ne faut essayer d'ouvrir le capot moteur.

Avec l'extincteur, il faut viser l'endroit qui semble le plus adéquat en fonction de la sortie des flammes ou de la fumée :

- le manuel de vol de l'Elixir précise que l'extincteur peut **être déchargé dans l'entrée d'air supérieure gauche** (vu de la place pilote), donc **celle marquée 1** sur la photo ci-dessous.
- si des flammes ou de la fumée sortent des autres entrées d'air, ne pas hésiter à les viser.



N'hésitez pas à **vérifier l'emplacement des extincteurs** lors de vos prochains vols, et de vous remémorer la **procédure d'utilisation qui est rappelée dessus**, aussi bien pour le 50 kg à poudre que pour les portables.

Et gardez en tête que la priorité est de préserver les vies humaines, donc ne pas intervenir si le feu est trop important mais se mettre à l'abri.