

Feu DR 400 (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, **sans couper les magnétos** qui permettent au moteur de tourner (revoyez la check « pannes »).

- **couper alternateur et batterie**
- **couper les breakers alternateur et batterie**
- éteindre l'incendie par tous les moyens (extincteur si présent, vêtement)
- si des fumées rentrent par l'aération, la fermer, sinon aérer pour ventiler la cabine
- atterrir rapidement si le feu persiste (atterrissage en campagne, verrière déverrouillée)
- évacuer l'avion après avoir coupé les magnétos.

2. En cas de feu moteur, au sol comme en vol :

- **fermer le robinet d'essence**
- **couper la pompe électrique**
- **afficher plein gaz jusqu'à l'arrêt moteur** (pour consommer toute l'essence présente dans les canalisations et éviter qu'elle n'alimente le feu)
- puis mixture étouffoir
- couper les magnétos
- couper l'alternateur
- en vol on ferme le chauffage cabine et la ventilation (pour éviter que les fumées ne passent en cabine)
- couper la batterie (attention, en vol on perd l'avertisseur de décrochage et la radio)
- au sol évacuer l'avion rapidement,

- en vol, préparer un atterrissage en campagne.

Au sol, le feu peut se déclarer lors d'une mise en route difficile, après plusieurs tentatives et un excès d'essence dans les pipes d'admission (attention à ne pas trop insister si l'avion ne démarre pas), ou s'il y a une fuite dans le circuit d'alimentation carburant.

Au sol il peut donc y avoir 2 cas :

- soit le moteur tourne, et on applique la procédure ci-dessus, avant d'évacuer,
- soit le moteur n'a pas encore démarré ou a calé, et on applique la procédure sans mettre plein gaz évidemment (on met la manette des gaz sur plein réduit) avant d'évacuer.

2.1 Feu moteur en vol : en même temps qu'on applique la procédure, on prend la **vitesse de finesse max** (135 – 140 km/h sur les 120 CV), 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 » sur l'interrupteur en cabine.



2.2. Feu moteur au sol : on évacue rapidement l'avion et on va récupérer un **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.

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 ?

Le feu lors **d'une mise en route** prend généralement sous le moteur (excès d'injections ou fuite), à l'intérieur du capot, en raison d'essence qui coule et prend feu au contact des pièces chaudes.

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 :

- préférentiellement dans les **ouvertures situées près du train avant** de chaque côté **sous l'avion** ou dans le **trou de passage des échappements**, pour envoyer le jet à l'intérieur du capot et atteindre la partie sous le moteur (voir photos)



- le manuel de vol parle aussi de **la prise dynamique** (photo ci-dessous), mais le jet d'extincteur se heurtera au filtre et restera dans le conduit sans atteindre le bas moteur), donc privilégier les ouvertures ci-dessus (sauf si des flammes sortent de l'entrée d'air).



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.