



Rédacteur : Jean-Louis Rabilloud

édition du 27/05/ 2019

**Si risque d'incendie (après sortie de piste ou atterrissage en campagne) ou si incendie avéré, évacuer rapidement, de façon organisée et préparée. Briefier les passagers dans les différentes situations envisageables.**

## 1. Avant le vol, préparer l'avion et ses occupants

### • Organisation de l'habitacle

- Positionner bagages, docts, matériels pour ne pas gêner l'évacuation.
- Veiller à ce que les occupants puissent évacuer indifféremment d'un côté ou de l'autre car l'évacuation pourrait n'être possible que par un côté (incendie sur une aile, obstacle ou endommagement rendant impossible la sortie d'un côté).

### • Briefing des passagers

- Expliquer comment évacuer et descendre de l'avion pour s'en éloigner : comment détacher les ceintures et harnais, où placer les casques, qui doit manœuvrer les issues, comment et quand le faire, selon les caractéristiques et les équipements de l'avion.

## 2. En cas d'urgence

Avant de débiter l'évacuation, **exécuter les procédures normales et anormales correspondant à la situation** (notamment arrêt du moteur et coupure des circuits carburant et électrique).

### • Feu ou risque de feu extérieur à l'habitacle

- ôter les casques et les placer pour qu'ils ne gênent pas l'évacuation ;
- déboucler et dégager complètement ceintures et harnais ;
- rappeler dans quel ordre évacuer et si nécessaire de quel côté (si possible le commandant de bord sort le dernier ou reste à proximité immédiate pour assister ses passagers) ;
- rappeler qu'il faut descendre rapidement mais calmement pour éviter tout risque de chute et de blessure ;
- n'ouvrir les issues que lorsque tous les occupants sont prêts à évacuer, afin d'éviter que des flammes ou de la fumée ne pénètrent trop tôt dans l'habitacle ;
- assister les passagers et les faire s'éloigner de l'avion dans une direction et à une distance qui minimise les risques en cas d'explosion.

**Nota : sur GY80, penser à désengager les verrous supérieurs de portes avant d'actionner les poignées, une ouverture de la poignée en premier risquant de rendre la manœuvre des verrous plus difficile.**

### • Feu intérieur à l'habitacle

Après arrêt de l'avion, frein de parc serré et moteur arrêté :

- ouvrir l'habitacle ;
- terminer les procédures, notamment coupure des circuits carburant et électrique ;
- évacuer l'avion selon la procédure briefée avant vol ;
- faire éloigner les passagers de l'avion ;
- si possible, extraire de l'habitacle l'objet en feu et l'éloigner de l'avion ; se protéger les mains et le visage avec des tissus non synthétiques ou un objet en cuir (blouson, sacoche) ;
- sinon, combattre le feu par tous moyens puis refermer l'habitacle pour tenter d'étouffer le feu par manque d'oxygène. Si l'avion est entouré d'autres avions, desserrer le frein de parc après évacuation des occupants pour éloigner l'avion des autres aéronefs ;

Nota : l'incendie d'un matériel électronique portable (en général par emballage thermique de la batterie) ne pourra être maîtrisé qu'en immergeant complètement le matériel dans l'eau ou autre liquide non inflammable : une simple aspersion serait totalement inefficace.

### • Structure endommagée empêchant la manœuvre normale des issues

Si l'ouverture des issues est impossible, utiliser les procédures de secours adaptées au modèle d'avion. Pour mémoire :

- DR400 : poignée de verrière en position ouvert, dégager les deux leviers de largage verrière sur les rebords de verrière de part et d'autre du tableau de bord (rompre le fil frein) et les amener en position verticale, puis soulever la verrière et la basculer de façon qu'elle ne gêne pas l'évacuation ;
- TB10, TB20 : dégager **les vitres arrière** d'un coup de pied énergique à l'emplacement indiqué par une plaquette ;
- DA20 : briser la verrière avec le marteau brise-vitre (rescue hammer) situé dans la soute à bagages, derrière le dossier du siège passager.

### 3. Cas particulier où l'avion est retourné sur le dos

- enlever les casques et les placer pour ne pas gêner l'évacuation ;
- détacher ceintures et harnais avec précaution, en veillant au risque de chute sur le plafond de l'avion : si besoin, certains occupants peuvent rester attachés tant que leur chemin d'évacuation n'est pas libre.

TB10, TB20, DA20 : les procédures rappelées au paragraphe précédent sont également applicables dans ce cas. Pour les autres avions, utiliser tout moyen disponible pour briser les vitrages.

-----