

NNC 8.8
FCTM 8.X



ENGINE TAILPIPE FIRE

INCENDIE DE LA TUYÈRE DU MOTEUR

Engine Tailpipe Fire

Condition: An engine tailpipe fire occurs on the ground with no engine fire warning.

1. Engine start lever (affected engine) CUTOFF
2. Advise the cabin.
3. Choose one:
 - ◆ Bleed air is **available**:
▶▶ **Go to step 4**
 - ◆ Bleed air is **not** available:
Advise ATC.
■ ■ ■ ■
4. PACK switches (both) OFF
5. ISOLATION VALVE switch AUTO
6. Engine BLEED air switches (both) ON
7. Choose one:
 - ◆ APU is **running**:
APU BLEED air switch ON
▶▶ **Go to step 8**
 - ◆ APU is **not** running:
▶▶ **Go to step 8**

▼Continued on next page▼

▼Engine Tailpipe Fire (continued)▼

8. Choose one:
 - ◆ Affected ENGINE START switch is in **GRD**:
▶▶ **Go to step 9**
 - ◆ Affected ENGINE START switch is **not** in GRD:
Allow the affected N2 to decrease below 20%.
ENGINE START switch
(affected engine) GRD
▶▶ **Go to step 9**
9. Advise ATC.
10. **When** the tailpipe fire is extinguished:
ENGINE START switch (affected engine) OFF

■ ■ ■ ■

CONDITION

Appliquez le NNC **[Engine Tailpipe Fire]** lorsqu'il n'y a pas d'alerte d'incendie moteur dans le cockpit et que des flammes sont observées à l'arrière du moteur. Un incendie de tuyère se produit généralement lors du démarrage ou de l'arrêt du moteur, et non pas pendant le roulage, le décollage ou l'atterrissage.



Un incendie de tuyère ne déclenche pas l'alerte d'incendie moteur. Les boucles du système de détection d'incendie sont placées plus en avant dans la nacelle du moteur.

L'INDICATION DE LA TEMPÉRATURE DES GAZ D'ÉCHAPPEMENT (EGT) PEUT OU NON AUGMENTER.

Conformément aux procédures normales de démarrage et d'arrêt du moteur, il est important de surveiller les indications EGT, notamment en cas de seconde tentative de démarrage où le risque de résidus de carburant est plus élevé que d'habitude. Un incendie de tuyère est causé par le contact du carburant avec les gaz d'échappement chauds du moteur, par exemple en raison d'une fuite de carburant ou d'une unité de contrôle de carburant défectueuse. Dans des cas exceptionnels, de la fumée et de petites flammes peuvent apparaître 10 minutes après l'arrêt du moteur, le temps nécessaire pour que la chaleur du cœur du moteur se transfère vers la section arrière, provoquant une auto-inflammation de la flaque d'huile dans le bouchon d'échappement du moteur. Cette flaque d'huile est typique du design CFM. Elle dégage une odeur caractéristique lorsque vous vous approchez de l'échappement du moteur lors de l'inspection extérieure.

APPLIQUEZ TOUJOURS LA NNC [ENGINE TAILPIPE FIRE]



Appliquez toujours la NNC [Engine Tailpipe Fire] même si le moteur a été arrêté plusieurs minutes auparavant.

Envisagez de démarrer l'APU afin de faire tourner le moteur.

Il n'est pas nécessaire d'accomplir le NNC [ENGINE FIRE] tant qu'il n'y a pas d'alerte d'incendie dans le cockpit, sauf si la fumée ou le feu ne peut vraiment pas être contrôlé.

NOTES DE FORMATION



La plupart des incendies de tuyère peuvent être maîtrisés en quelques secondes et ne nécessitent pas d'évacuation. Cependant, pour éviter la panique parmi les passagers et prévenir le déclenchement d'une évacuation de leur part, il est conseillé d'informer immédiatement la cabine :

"Ladies and Gentlemen (or) Dear passengers, this is your Captain speaking, please remain seated! " *"Mesdames et Messieurs (ou) Chers passagers, ici votre Capitaine qui vous parle, veuillez rester assis !"*

La plupart des passagers ne comprendront pas pourquoi vous faites cette annonce. Mais le voyageur assis près de l'aile fera le lien avec les flammes à l'extérieur. Votre courte annonce permettra de garder les passagers calmes et d'éviter une évacuation inutile. Cette annonce en cabine est l'un des points clés du nouvel NNC **[Engine Fire on the Ground]**.

DIVERS



Les extincteurs d'incendie au sol doivent être utilisés en **dernier recours**. Ces extincteurs contiennent généralement de la poudre chimique sèche ou des agents extincteurs à mousse chimique. Ces agents sont très corrosifs et peuvent endommager le moteur. Le moteur nécessite un démontage pour inspection et nettoyage... Néanmoins, s'il n'y a pas d'autre moyen d'arrêter un incendie de tuyère, les extincteurs d'incendie au sol doivent certainement être utilisés pour protéger la vie humaine et l'avion.

Si le moteur ne présente aucun dommage apparent après un incendie de tuyère lors du démarrage du moteur et si cela est conforme aux SOP, une seconde tentative de démarrage est autorisée sans inspection de maintenance.

FCTM



Des incendies dans les tuyaux d'échappement des moteurs peuvent survenir pour les raisons suivantes :

- **dysfonctionnement du contrôle moteur**
- **excès de carburant dans le brûleur, la turbine ou la buse d'échappement**
- **accumulation d'huile dans le flux de la section chaude ou dans le système d'échappement.**

NNC



En cas de signalement d'un incendie dans le tuyau d'échappement, l'équipage doit exécuter **immédiatement** les procédures NNC. Les membres d'équipage de conduite doivent prendre en compte les éléments suivants lors de la gestion de cette situation :

- faire fonctionner le moteur est le moyen **principal** d'éteindre l'incendie
- pour éviter une évacuation inappropriée, les agents de bord doivent être informés **sans délai**.
- les communications avec le personnel au sol et la tour sont essentielles pour évaluer la situation de l'incendie dans le tuyau d'échappement et demander de l'aide pour l'extinction du feu
- la procédure d'extinction moteur **[Engine Fire on the Ground]** n'est pas appropriée, car l'agent d'extinction des incendies du moteur n'est pas efficace contre un feu à l'intérieur du tuyau d'échappement.



BORED AVIATOR STUDENT

DON'T MAKE ME WALK WHEN I WANT TO FLY !