

2.1. Généralités

Lors des phases d'établissement ou de lutte, les chefs d'agrès informent leurs personnels de :

- la présence le cas échéant d'une zone pyro-résistante à proximité. La zone brûlée reste à privilégier, la présence de cabanon, maison, piscine ou point d'eau peut être exploité ;
- l'itinéraire de repli jusqu'à l'engin.

De même, les chefs d'agrès doivent être informés de l'itinéraire de secours (fuite du véhicule) par le chef de GIFF ou le chef de secteur dans le cas d'un engagement en isolé.

Ces mesures peuvent être complétées par :

- la création d'un sentier approximativement débroussaillé¹⁵, permettant un retour rapide à l'engin, de diminuer le risque de désorientation, et l'acheminement plus aisé de matériel supplémentaire ;
- le jalonnement le long de l'établissement au moyen de lances de 20/7 et de tuyaux de 20 mètres judicieusement disposés et indiqués aux personnels. Cet établissement permet de protéger le personnel en cas de dégradation de la situation entre l'engin et le point d'attaque (saute de feu, arrivée rapide derrière le point d'attaque, etc.)

Le contact radio doit être constant entre tous les échelons hiérarchiques. L'alerte du niveau N+1 (chef d'agrès, chef de GIFF, chef de secteur, ...) doit pouvoir se faire immédiatement afin que le personnel en difficulté puisse indiquer :

- la situation ;
- la position la plus précise possible ;
- le moyen de protection provisoire envisagé (repli, mise à l'abri, refuge dans le brûlé, etc.).



La cabine du véhicule, avec ses équipements de protection des personnels intrinsèque reste et restera toujours l'unique espace de survie pour les personnels face à un évènement brutal.

2.2. Le repli d'urgence

Le repli d'urgence, permet aux personnels d'arriver au véhicule pour se mettre en sécurité dans la cabine.

Il regroupe les actions à réaliser en urgence, visant à protéger les personnels en cas de situations défavorables mettant en jeu leur sécurité physique.

Ces actions visent à optimiser la sécurité des personnels et sont à adapter en fonction des opportunités du terrain et des situations opérationnelles rencontrées.



Le déroulé qui suit ne doit pas être considéré comme une manœuvre au sens stricte du terme. Il a pour seul but de faciliter le retour de l'équipage vers l'intérieur de la cabine du CCF.

¹⁵ Appelé « draille » en Provence.



Le chef d'agrès donne l'ordre de repli.

© Pompiers13



Les personnels s'accroupissent au sol.

La lance reste ouverte en jet diffusé de protection.

© Pompiers13



Les personnels coiffent leur masque de fuite.

Cet appareil isolant, uniquement destiné à au repli ou au dégagement d'urgence¹⁶, **ne doit pas être utilisé pour réaliser des sauvetages et/ou des reconnaissances.**

Si le phénomène est fulgurant, le masque de fuite peut être mis durant la phase de retour lorsque l'air devient irrespirable.

© Pompiers13

¹⁶ L'autonomie de ce type d'EPI est de 6 minutes.



Le manque d'oxygène est une cause de panique et de désorientation spatiale.

En respirant de l'air moins vicié, les chances de retour en cabine sont améliorées.

© Pompiers13



Le chef d'agrès organise le repli

Le tuyau sert de ligne guide pour retrouver le CCF.

La lance reste posée au sol, ouverte en jet diffusé de protection.

© Pompiers13



Le chef d'agrès tient le tuyau utilisé comme ligne guide.

L'équipier tient le chef d'agrès et le second équipier

Les deux tiennent le tuyau.

© Pompiers13



Dès le début de la situation d'urgence.

Le conducteur* enclenche l'autoprotection et reste à l'arrière de son camion.

Il percute et coiffe son masque de fuite si nécessaire.

**Pour des raisons de compréhension du dispositif, le conducteur est identifié par une tenue différente.*

© Pompiers13



Le conducteur fait le point avec le chef d'agrès pour s'assurer que tout le personnel est présent.

© Pompiers13



Le conducteur réceptionne ses coéquipiers et les répartit vers l'intérieur de la cabine.

© Pompiers13



En fonction de l'exposition du CCF, il fait pénétrer tout le personnel par la face non exposée au flux thermique.

Les personnels longent le CCF en se servant du balisage extérieur pour regagner la cabine.

© Pompiers13



Les personnels ouvrent la surpression de la cabine ainsi que l'air respirable.

Les personnels coiffent les demi-masques d'air respirable.

Le conducteur actionne l'avertisseur sonore.

© Pompiers13



Lorsque le repli à la cabine est impossible, ces mesures peuvent permettre de rejoindre une zone de repli préalablement désignée (zones pyro-résistantes : champ de vignes, pierrier, zone brûlée, ...).

Suite aux différents accidents survenus lors des opérations de lutte contre les feux de forêts et en application des éléments du retour d'expérience, apparaît la nécessité de se former dans des conditions dégradées et stressantes.



Pour recréer une des principales difficultés, à savoir le manque de visibilité liée à la fumée, un système d'occultation visuel peut être fixé à l'intérieur des lunettes du casque, lors de la répétition de l'exercice.