

PARTAGE D'EXPÉRIENCE



Service Opérations

FEU DE FORÊT

avec CCF pris par les flammes

CONTEXTE

Le mardi 8 mars 2016 vers 13h, le CTA reçoit de nombreux appels pour un départ de feu de forêt avec un vent de Nord/Nord-Est à 60 km/h avec des rafales à 90 km/h à proximité de la frontière franco-espagnole.

MOYENS ENGAGÉS AU DÉPART



1 CCF4M + 1CCF2M
+ 1 Chef de Groupe

1^{er} ÉCHELON DE MOYENS EN RENFORT



2 CCF4MHP + 1 CCGC
+ 1 GIFF



2^e ÉCHELON DE MOYENS EN RENFORT



2 VPCE avec CE.EAU
1 Chef de Colonne

3^e ÉCHELON DE MOYENS EN RENFORT



1 VPC + 1 SOUSAN

4^e ÉCHELON DE MOYENS EN RENFORT



1 GIFF + CTD Feux Tactiques

ENGAGEMENT DE MOYENS DU CECAT



7 Engins-pompes

SITUATION A L'ARRIVÉE DES SECOURS

- Feu de forêt de 700 m² en propagation libre sur pente ascendante, se dirigeant vers l'Espagne.
- Front de feu accessible par une piste DFCI située en partie supérieure à mi-pente.

PREMIÈRES ACTIONS



- Reconnaissance.
- Action d'attaque directe à l'avant flanc gauche.

MESSAGES DU CHEF DE GROUPE



« Feu de forêt et garrigue en pente ascendante, feu virulent, vent fort sur zone » [...] « Le feu a atteint la crête et la frontière franco-espagnole. 10 Ha brûlés, plusieurs centaines sinistrables. Secteur avant gauche, moyens catalans et 2 CCF. Flanc gauche, action de flanc avec 2 CCF. Sur la piste, point d'eau néant » [...] « Je demande un 3^{ème} GIFF pour pouvoir rétrécir le feu. Pas de point sensible pour le moment »

Contributeurs :

Cne G. BRUNET
Cne H. FONT

ACTIONS DU 1^{er} CCF SUR LES LIEUX

- Engagement sur la piste DFCI située à mi-pente, en partie haute du chantier, exposée à un feu ascendant
- Établissement d'une LDT 150 et une LDV 250 en protection
- Suite à une réorientation de l'axe de propagation du feu, il progresse rapidement vers le CCF qui **recule sur la piste en abandonnant l'établissement**
- Les **flammes** orientées par de fortes rafales **menacent le CCF qui avance sur la piste pour s'extraire du front de feu**



- Le CCF hors du feu **cale (Le moteur et la pompe s'arrêtent)**
- Le **conducteur expérimenté diagnostique la panne** :
→ Le manchon d'admission d'air a fondu partiellement
- Il **procède à la réparation de bon sens** :
→ Le manchon d'admission d'air est sectionné en aval avec un couteau



BILAN OPÉRATIONNEL

- L'obturation et surtout la fonte du manchon d'admission d'air du moteur, par les fumées importantes et les flammes ont immobilisé le CCF à proximité du feu :
→ **Actions de lutte du 1^{er} CCF rendues inefficaces**
→ **Sécurité collective non assurée** (sans toutefois de blessés)

CE QU'IL FAUT RETENIR

MISE EN OEUVRE OPÉRATIONNELLE

- Éviter l'engagement de moyens isolés sur des pistes directement menacées par un front de feu ascendant sans zone sécurisée à proximité
- Privilégier l'engagement des engins en marche arrière sur les pistes n'offrant pas d'aire de retournement

CONNAISSANCE OPÉRATIONNELLE

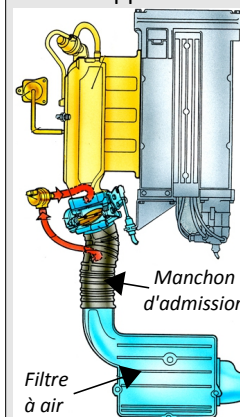
- Procéder à des rappels systématiques sur les éléments de sécurité des CCF (notamment circuit d'air) lors des FMA des COD1 et des COD2

POUR INFO

UN PEU DE MÉCANIQUE

Le circuit d'admission en air

Le but de l'admission d'air est de créer un mélange idéal d'air avec le carburant dans la chambre de combustion pour produire la puissance maximale avec la consommation la plus faible et le moins possible d'émissions d'échappement.



Les manchons d'admission d'air utilisés sont majoritairement composés de caoutchouc de silicone dont la **température de fusion avoisine les 300°C**.

Les flammes issues de feu de végétation méditerranéenne atteignent et dépassent fréquemment ces températures



Essai en tunnel à feux au CEREN à Valabre