

Journée du patrimoine à Beauvau

Photos de M. Niquet Michel

LA VOITURE DE PREMIER SECOURS DELAHAYE TYPE 43 PS

André Horb

À l'entrée du XX^e siècle, les années qui précèdent la Grande Guerre constituent une période d'importants progrès techniques dans le domaine de l'automobile : par la vapeur, l'électricité et l'essence, la mécanisation débute et se légitime dans le monde des sapeurs-pompiers.

C'est finalement au moteur à explosion qu'il revient d'alléger les efforts des hommes pour prévenir et mettre l'eau sous pression, mais aussi de donner rapidité et autonomie au transport des sapeurs-pompiers et de leurs outils jusqu'aux lieux d'intervention.

La France n'est pas bien sûr, pour la même époque, exclusivement défendue des ravages du feu au moyen de pompes à bras. Dans les grandes villes sont cependant acquises des échelles à manœuvre plus pratiques, des feux à bras qui vont progressivement remplacer les ensembles hippomobiles et les portées à vapeur mais aussi, essentiellement à Paris, les premières voitures de premier secours.

Un concept de l'École française du matériel d'incendie

Conçue par l'ingénieur Jérial pour le Régiment de sapeurs-pompiers de Paris et avec sa collaboration, la voiture de premier secours Delahaye type 43 PS dispose d'une pompe centrifuge installée au centre du châssis et entraînée par le moteur de 20 CV à 4 cylindres qui anime l'engin. Elle offre un débit de 60 m³ par heure à une pression de 6 kg/cm².

Aménagée avec six places – le chef d'équipe et le conducteur à l'avant et deux banquettes à l'arrière dotées chacune pour le chef, le sous-chef, le servant et le téléphoniste – la voiture de premier secours présente une masse de 3 400 kg.

Cette autopompe dispose aussi de ce qu'on appelle « un premier secours », c'est-à-dire qu'elle est agencée pour transporter 400 litres d'eau et mettre en manœuvre une lance dont le tuyau est déroulé sur un dévidoir tournant alimenté par son axe et immédiatement utilisable. Avec ses 40 mètres de tuyau et son ajoutage de 7 mm, cette « lance de dévidoir tournant » permet l'attaque d'un feu avant même que ne soit trouvée une source d'eau capable d'alimenter l'engin. En ville, ce dispositif permet de maîtriser la plupart des feux, pour peu que les sapeurs-pompiers arrivent vite sur les lieux.

De 1917 à 1917, le Régiment de sapeurs-pompiers de Paris fait l'acquisition de 27 exemplaires de ce modèle de voiture de premier secours. Le Delahaye 43 PS est la première autopompe à disposer de cette « lance de dévidoir tournant » et ses caractéristiques vont définir pour un demi-siècle l'élément emblématique de « l'École française du matériel d'incendie » et de la voiture de premier secours.

Le secours des villes du front

Lorsqu'il s'est agi d'atténuer – au sens technique de la lutte contre l'incendie – les détachements de sapeurs-pompiers de Paris envoyés pour renforcer la défense contre l'incendie des villes situées sous le feu du front durant la Grande Guerre, c'est cette voiture de premier secours qui sera désignée.

Et ce choix d'un engin moderne – le PS Delahaye type 43 est de 1913 –, porteur d'une réserve d'eau, d'un encombrement réduit et donc plus à l'aise pour se déplacer, a été parfaitement adapté aux conditions des villes du front.

De surcroît, grâce à ses 260 mètres de tuyaux de refoulement, à sa pompe qui peut être mise en aspiration sur un cours d'eau et à l'énergie de son moteur, il peut établir une « grosse lance » et pomper pendant des heures, valorisant ainsi la polyvalence et l'efficacité du concept de « voiture de premier secours » tel qu'il venait d'être inventé.

D'abord parisien, puis normand et ensuite normand

Après l'armistice de novembre 1918, le PS parisien restera à Bar-le-Duc et servira les sapeurs-pompiers de la ville pendant plus de 20 ans.

Retiré du service, il est confié au musée des sapeurs-pompiers du Grand-Lyon au début des années 90: il y fera l'objet d'une superbe restauration et constitue aujourd'hui une pièce exceptionnelle de notre histoire tant au titre de l'automobile que du matériel d'incendie et bien sûr des sapeurs-pompiers de la Grande Guerre.



SÉCURITÉ CIVILE

Journées du patrimoine

POMPE A BRAS

Collection du musée de la brigade de sapeurs-pompiers de Paris

La pompe à bras, ainsi appelée parce qu'elle est manœuvrée à bras d'hommes, sert à projeter l'eau avec force sur le feu. Foulante et aspirante (elle peut être employée comme pompe à air) ou foulante simplement, la pompe à bras est posée sur un chariot pour permettre la traction à bras.

Elle fournit une pression variable selon la force imprimée sur les pistons, environ 6 bars en sortie, soit une portée de jet d'environ 32 mètres.

Lors des incendies, les pompiers chargés d'actionner le balancier sont fréquemment relayés par des passants volontaires (qui forment aussi les chaînes humaines destinées à alimenter la pompe en eau) car l'exercice fort pénible nécessite de fréquents relais.

Ainsi que l'emploi des pompes à bras est abandonné au régiment de sapeurs-pompiers de Paris en 1898, nombreux sont les corps de sapeurs-pompiers communaux qui en eurent l'usage au cours de la Première Guerre mondiale.



SÉCURITÉ CIVILE

Journées du patrimoine

ÉCHELLE ROSALIE (19 mètres) DU RÉGIMENT DE SAPEURS-POMPIERS DE PARIS

Collection du musée de la brigade de sapeurs-pompiers de Paris

En 1888, la société nancéenne Gugumus met au point une grande échelle de 19 mètres (modèle Rosalie). Son poids est d'environ 2400 kg. Les roues sont à rayons et à jantes en bois cerclées de fer. L'échelle proprement dite se compose de trois plans en bois coulissant les uns sur les autres au moyen d'un câble d'acier qui s'enroule sur un treuil. Un deuxième treuil commandé par une manivelle actionnant une vis sans fin, permet le dressage de l'échelle. L'équilibre est vérifié au moyen d'un fil à plomb placé sur l'un des montants. Trois sapeurs-pompiers suffisent à la manœuvrer.

Très pratique à déplacer dans les passages étroits et sous les portes cochères, elle permet aux sapeurs-pompiers d'atteindre une hauteur suffisante pour procéder au sauvetage des personnes en danger (bloquées dans les étages des immeubles...) mais aussi de procéder à l'extinction des incendies en dirigeant le jet des lances à partir d'une position dominante le foyer. Transportée au cours de la Première Guerre mondiale sur un porteur automobile DELAHAYE (type 27 E - 1906), cette échelle permet de concilier deux atouts a priori opposés : utiliser de grandes roues sur les rayons desquelles appuient les servants lors de la mise en œuvre de l'échelle et assurer des déplacements rapides entre la remise et le lieu de l'intervention.



SÉCURITÉ CIVILE

Journées du patrimoine

MATRA JET 6 (1966)

C'est la première sportive de la gendarmerie et la première de la Brigade Rapide d'Intervention (BRI). Son moteur était poussé à 1 300 cm³ et délivrait 95 ch (din) pour une vitesse maxi de 190 km/h. La BRI disposait de 3 modèles

La Matra Jet 6 1 300 est la version la plus évoluée du Djet né en 1962 sous le nom de René Bonnet. C'est la plus rare, la plus performante, la plus chère, la plus passionnante évolution de la première voiture française à moteur central.

Caractéristiques techniques :

Propulsion, moteur central arrière.

Moteur 4 cylindres de R8 Gordini 1300, 4 cylindres de 1.255 cm³ alimenté par deux carburateurs double corps. Puissance 95 ch DIN (103 SAE) à 6 750 tr/mn, 7 cv fiscaux.

Boîte de vitesses à 4 rapports.

Freins à disques sur les 4 roues (R16 à l'avant, R8 à l'arrière).

Pneus 145X15 type Michelin FF.

Longueur : 4,22 m.

largeur : 1,50m.

hauteur : 1,20m.

Empattement : 2,40 m.

Poids : 780 kilos.

Vitesse maxi : 190 km/h.



Journées du patrimoine





