

Zeitschrift: Le pays du dimanche

Herausgeber: Le pays du dimanche

Band: [8] (1905)

Heft: 17

Artikel: La nouvelle pompe à incendie automobile de la ville de Paris

Autor: Fournier, Lucien

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-255185>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 29.03.2025

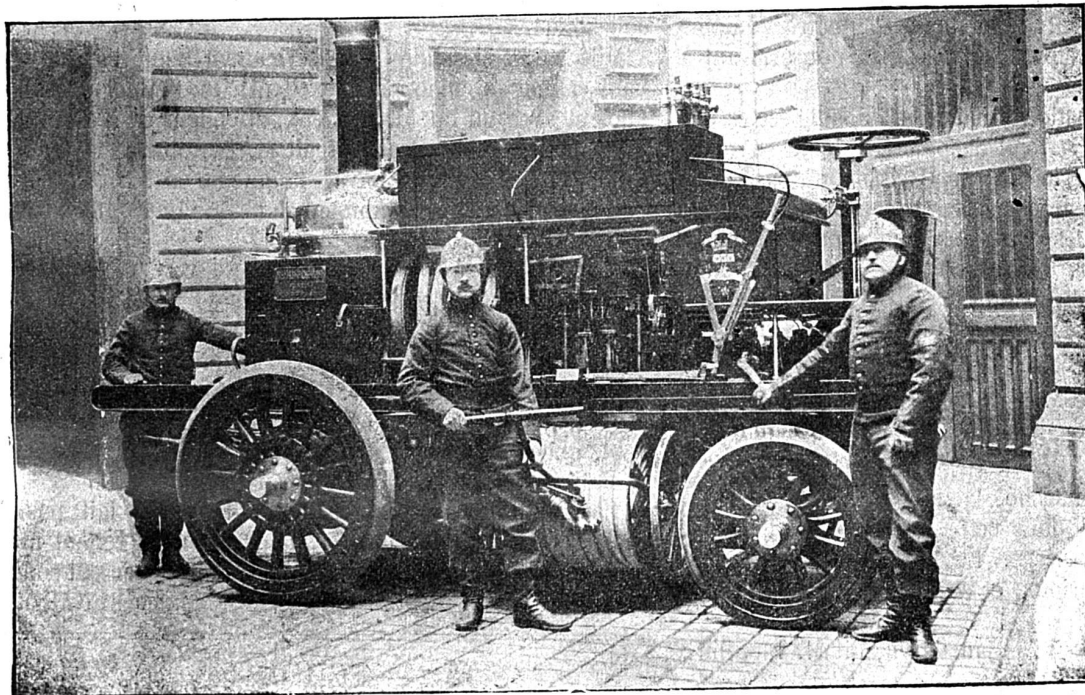
ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

La nouvelle pompe à incendie automobile de la ville de Paris

Cet engin, imaginé par M. le L^{ieutenant}-Colonel Yuilquin et construit dans les ateliers des établissements Weyher et Richmond, a été exposé au dernier Salon de l'automobile, où il a fait l'admiration des visiteurs.

Cette pompe est complètement autonome ; elle transporte son équipage, qui est de 11 hommes, y compris le mécanicien et le chauffeur, et tout l'armement nécessaire à sa mise en action. Ce matériel comprend 600 mètres de tuyaux, neuf lances, dont trois grosses et six petites, quatre tuyaux d'aspiration, deux dévidoirs à bobine, une échelle à crochets et les pièces accessoires pour les raccords, les haches, pinces, clés, cordages, etc.

Les tuyaux de refoulement peuvent être raccordés sur trois prises d'eau indépendantes et permettent d'alimenter



La pompe à incendie automobile à vapeur de la ville de Paris

simultanément les trois grosses lances ou les six petites ou bien encore une combinaison quelconque des unes et des autres. Le débit prévu est de 1600 litres par minute ; aux essais, on a obtenu 1800 litres et 2000 litres en marche exceptionnelle. La vitesse de la pompe automobile est normalement de 24 kilomètres à l'heure.

L'eau de la chaudière est constamment maintenue à 100 degrés ; on obtient ainsi, en trois minutes et demie, la pression nécessaire à la mise en marche. Le nouvel appareil présente donc sur ceux actuellement en service les avantages d'une rapidité de transport supérieure et d'une économie de chevaux, puisqu'elle tient lieu de deux attelages indispensables pour le fourgon et la pompe. De plus, les deux dévidoirs permettent deux établissements simultanés de tuyaux, dispositif que n'autorisent pas les pompes actuelles.

La partie mécanique de l'engin comprend trois organes essentiels ; la chaudière, la machine à vapeur et la pompe.

La chaudière, du type Durenne et Krebs perfectionnée par les constructeurs actuels, est remarquable par sa mise

en pression rapide, la facilité de sa conduite, la sécurité de son fonctionnement, et surtout sa simplicité. Elle est timbrée à 10 kilogrammes ; son alimentation est assurée par une pompe à action directe automatique et à main et par un injecteur.

La machine à vapeur est à deux cylindres compound ; elle est disposée pour actionner indifféremment la pompe ou le véhicule : la commande s'opère par l'intermédiaire d'un levier qui embraye la pompe ou le différentiel sans qu'il soit possible d'effectuer simultanément les deux manœuvres. Dans le premier cas, la machine entraîne l'arbre à deux coudes de la pompe qui est à deux corps, à double effet et donne un débit tout à fait régulier. Pour la marche en automobile, la machine entraîne l'arbre des pignons à chaînes commandant les roues motrices ; cet arbre porte le différentiel.

A la pression de 10 kilogrammes au petit cylindre, qui

est le régime normal, la machine développe une puissance effective de 35 chevaux à la vitesse de 300 tours par minute. Mais, pour permettre de démarrer dans tous les cas, en rampe comme en palier, et, en même temps, pour augmenter la puissance de la machine dans des circonstances exceptionnelles, il a été prévu un régime spécial. A cet effet, le conducteur-mécanicien, par le simple déplacement

d'une manette, peut opérer le décompoundage de la machine ; la vapeur vive de la chaudière est alors admise directement et séparément dans chaque cylindre. La puissance se trouve portée à 45 chevaux et même davantage et maintenue en cet état aussi longtemps qu'il est utile.

La mise en marche et le réglage de la vitesse se font par l'intermédiaire d'un grand levier placé à droite du siège du conducteur. Les variations de vitesse sont obtenues à l'aide du régulateur sans interposition d'aucun organe d'embrayage et de changement de vitesse. Le levier sert en outre au renversement de la vapeur pour effectuer la marche arrière ou faire frein. Cette dernière fonction s'opère de plus par deux freins : l'un progressif, commandé par une pédale au pied, agit sur les roues motrices, il est actionné par le conducteur ; l'autre agit sur le différentiel et est placé sous la surveillance du chauffeur, à l'arrière du véhicule.

La direction est très douce et se fait aisément avec une seule main, l'autre reste libre pour la manœuvre du régu-

rateur. Enfin la machine, la chaudière, la pompe et l'ensemble des appareils accessoires sont supportés par un châssis unique suspendu sur les essieux par l'intermédiaire de puissants ressorts ; les roues sont garnies de bandages de caoutchouc à section pleine.

La photographie que nous reproduisons représente la première manœuvre exécutée dès l'arrivée sur le lieu du sinistre. Le mécanicien est placé à l'avant, il saisit la manivelle du petit treuil de suspension du dévidoir de droite. En déroulant ce treuil, il abaisse le dévidoir jusqu'à ce qu'il repose sur le sol, et l'homme qui a en mains le petit brancard du dévidoir n'a plus qu'à le trainer vers le point d'attaque qui lui est désigné. La manœuvre identique s'effectue en même temps pour le dévidoir de gauche.

En ordre de marche, le conducteur-mécanicien et un homme sont assis sur la banquette d'avant du véhicule ; le chauffeur est à l'arrière. De chaque côté une banquette mobile est disposée longitudinalement et quatre hommes y prennent place. On relève ces banquettes en arrivant à destination.

Cette nouvelle application de l'automobilisme est essentiellement intéressante et tend de plus en plus à se généraliser. On doit féliciter la ville de Paris de ne pas rester en arrière du progrès ; le corps des sapeurs-pompiers est une troupe d'élite, et les Parisiens sont souvent à même de juger de leur valeur, de leur courage et de leur abnégation. Nous avons une fois de plus la preuve de la haute capacité technique de ses officiers.

Lucien FOURNIER.



Le chien déchainé

Lasse d'avoir tant marché, la famille Piccolin décide qu'elle va se rafraîchir dans cette ferme, et M. Piccolin, du pied, pousse la barrière. Et il recule, parce qu'un chien attaché aboie, furieux, et se précipite vers lui d'une longueur de chaîne.

— On voit que tu ne m'as jamais vu, dit M. Piccolin ; tu ne me reconnais pas ?

Il demande à la fermière qui regarde ces visiteurs de sa porte, sans se déranger :

— Est-ce qu'il mord, votre chien, ma brave femme ?

— Il mordrait, s'il pouvait, dit la fermière, et, quand on le lâche la nuit, je vous promets qu'il ne fait guère bon rôder autour d'ici.

— Oh ! je sais, dit M. Piccolin, qu'on les apprivoise avec du fromage de gruyère.

— Ne vous y fiez point, dit la fermière, si vous tenez à vos mollets.

— J'y tiens, dit M. Piccolin. En attendant, je vous prie de nous donner quatre tasses de lait pour moi et ma famille.

La fermière ne se presse pas de les servir. Elle les sert pourtant et, comme elle a autre chose à faire, elle ne s'inquiète plus d'eux.

Les Piccolin, tenant du bout des doigts leurs tasses de lait qu'ils boivent par petites gorgées, se promènent dans la cour. Ils regardent les volailles et les instruments aratoires. Mais une inquiétude limite leur plaisir, et ils jettent fréquemment un coup d'œil au chien qui continue d'aboyer derrière eux.

— Te tairas-tu ? lui dit M. Piccolin ; ne sommes-nous pas encore amis ?

Le chien tout noir montre ses dents si blanches qu'une femme en serait fière, dit M^{me} Piccolin, et semble un nègre révolté.

— La belle bête ! dit M. Piccolin. Quoiqu'on ait du courage, elle impressionne.

Ils en oublient de visiter les étables, et ils viennent finir leurs tasses de lait devant le chien.

— A propos, comment t'appelles-tu ? dit M. Piccolin. Personne ne répond.

M. Piccolin passe en revue des noms de chiens célèbres. Aucun ne produit d'effet à ce chien, et sa fureur augmente. M. Piccolin, qui n'ose approcher, le flatte vainement de loin, sur ses propres cuisses.

— Mon gaillard, lui dit-il, tu en fais un vacarme ! Tais-toi donc, tu vas t'étrangler. C'est heureux que ta chaîne soit solide.

Elle parait si solide qu'ils deviennent familiers. Ne pouvant calmer le chien, ils l'excitent, lui jettent du sable, aboient avec lui ou, dédaigneux, attendent qu'il finisse.

— Quand tu voudras, lui dit M. Piccolin.

Et le chien hurle et bave, la gueule en feu comme un enfer, et il tord si violemment sa chaîne que, tout à coup, elle se casse et tombe par terre.

Il est libre !

Instantanément les Piccolin se figent. M^{me} Piccolin dit : « Mon Dieu ! mon Dieu ! » M. Piccolin, qui riait, reste bouche ouverte, comme s'il riait toujours. Les petits Piccolin oublient de se sauver. Une tasse s'échappe et se brise, et la fermière, les bras levés, accourt, moins vite, elle le sent, que le malheur !

Mais le plus stupide, c'est encore le chien.

Le bond dont il allait s'élançer, il ne le fait pas. Il tourne sur place. Il flaire sa chaîne qui ne le retient plus. Comme pris en faute, penaud, avec un grognement sourd, il rentre dans sa niche.

Jules RENARD.



ECHOS



Le chemin de fer transsibérien

L'« Invalide Russe » nous donne un intéressant aperçu du trafic sur le chemin de fer transsibérien, dont la capacité de transport a été si souvent discutée depuis le commencement de la guerre.

Pendant les trois premiers mois de 1904, il a été mis en mouvement 27,495 trains. Les locomotives ont parcouru un total de 7,534,526 kilomètres ; les wagons à voyageurs un total de 34,836,826 kilomètres ; les wagons à marchandises, 88,338,151 kilomètres

Il a été transporté 251,706 personnes (voyageurs, civils, militaires ou prisonniers) ; 18,072 tonnes de bagages en grande vitesse ; 295,646 tonnes de marchandises de petite vitesse militaires ou civiles ; 335,871 tonnes de matériel d'exploitation du chemin de fer lui-même.

Les recettes pendant ce laps de temps ont été de 5 millions 550,346 roubles (335,387 de moins que pendant la période similaire de l'année précédente) et les dépenses ont été de 5,476,524 roubles, soit 27,751,730 fr. pour les recettes, et 27,382,620 fr. pour les dépenses en calculant la valeur du rouble à 5 francs.