

Le FIN, premier véhicule normalisé

(source Charge Utile, n°2, janvier 1993, André Horb, que je recommande ainsi que toute la collection, remarquable !)

«L'étude et la définition de caractéristiques communes a commencé, fort légitimement constituer un réseau de tuyaux cohérent. Les diamètres des différents tuyaux sont, quant à eux, déjà arrêtés depuis longtemps (45 mm, 70 mm et 110 mm pour les tuyaux de refoulement).

Quant aux motopompes (1), les achats considérables de la Défense passive et l'expérience de leur utilisation permet, dès 1946, d'officialiser la notion de débit nominal, qui permet de les classer pour l'essentiel en deux familles : 30 m³/heure et 60 m³/heure, sous une pression de 10 kg/cm² avec une hauteur géométrique d'aspiration de 6 mètres.

Mais dès 1945 se pose le problème de l'équipement automobile des corps. Certes, la motorisation avait fait très tôt une entrée en force chez les sapeurs-pompiers mais c'était essentiellement en ville. De plus, au sortir de la Seconde Guerre mondiale, près des trois quarts des véhicules précédemment acquis sont, soit perdus, soit à bout de souffle !

Grâce aux importantes dotations d'avant-guerre, les moto-pompes qu'il est à ce moment difficile de faire fabriquer du fait de la rareté des matières premières - notamment les matériaux non-ferreux nécessaires à leur réalisation - existent dans les corps et, malgré le dur travail qui leur a été demandé depuis cinq ans, sont à même de rendre un service acceptable.

Mais c'est d'un véhicule assurant à la fois la traction d'une motopompe remorquable et le transport du matériel et du personnel, que les centres de secours ont le plus grand besoin. Il leur faut un engin exclusivement réservé au service d'incendie pour bannir définitivement la pratique de l'utilisation de véhicules privés ou de camionnettes détournées de leur usage habituel au moment de l'incendie.

Une telle création ne manque pas de sources d'inspiration: depuis longtemps en effet, la lutte contre l'incendie s'appuie sur des pompes portées ou tractées. Les précurseurs ne furent-ils pas les breaks pour pompe chargés de l'acheminement de la pompe à bras, puis les camionnettes d'incendie de l'entre-deux-guerres ? Il en est de même des matériels réquisitionnés pour constituer des colonnes d'incendie destinées à faire face aux opérations consécutives aux bombardements où taxis, camionnettes et utilitaires sommairement aménagés ont, surtout en ville, tracté des motopompes en formant des « unités tactiques ». Forte de ces expériences, la sous-commission du matériel d'incendie qui vient d'être créée au ministère de l'Intérieur rédige le cahier des charges d'un fourgon agencé pour transporter le matériel et le personnel lui permettant de pomper l'eau pour lutter contre l'incendie et de pratiquer les opérations de sauvetage élémentaires. Un tel véhicule s'appellera le fourgon d'incendie. Pour lui, la sous-commission engage immédiatement la procédure de création d'une norme auprès de l'Afnor². Dès 1947, après contrôle de leur conformité aux prescriptions de la norme, la sous-commission commence à agréer les premiers fourgons d'incendie, désormais normalisés. [Ce qui fut le cas du FIN de Villefagnan acheté en décembre 1948.]

Le 30 juin 1951, cette norme est homologuée sous la référence NF.S. 61 511 et le titre «fourgon d'incendie».

Un grand pas vient d'être franchi pour l'équipement des sapeurs-pompiers du pays, d'autant que l'état subventionne l'acquisition de ces fourgons à hauteur de 75 % de leur prix d'achat.

La charge utile du FIN

Sur toutes ses faces, coffres, niche, portes, crochets, supports et galerie font de la carrosserie du FIN une sorte de grand volume de rangement comparable à une boîte à outils bien achalandée.

Chaque emplacement a été dimensionné et étudié pour permettre le transport d'un chargement varié qui se compose de près de 150 éléments représentant une masse globale de l'ordre de la tonne. Même les banquettes, aménagées dans la partie avant du fourgon pour accueillir le personnel, sont relevables et font office de coffres à matériel.

L'armement du FIN correspond à ses missions de sauvetage, d'exploration et d'extinction inhérentes à la lutte contre l'incendie, mais aussi aux autres opérations de secours incombant aux sapeurs-pompiers : soins aux asphyxiés ou noyés, recherches en cas d'inondations ou d'effondrements, déblaiement, assistance aux gros animaux notamment à la campagne, etc.

Conséquence du nombre et de la diversité du matériel transporté, le plan de rangement est strict et normalisé :

- sous les banquettes : quatre lampes électriques à accus, un appareil à feu de cheminée, six lances d'incendie, pelles, pioche, hache, scies, pinces, fourche, cordage ;
- dans la niche arrière : la motopompe portative ;
- au dessus de la niche et des coffres latéraux, sous le pavillon avec accès par l'intérieur du fourgon : matériel de soin aux asphyxiés, appareils respiratoires isolants, cordages, sangles, commandes ;
- dans les coffres de bas de caisse, dans l'empattement : outillage, crépine d'aspiration et, de l'autre côté, quatre aspirateurs pour motopompe ;
- sur la galerie : une échelle à coulisse, une échelle à crochets, une gaffe, deux aspirateurs de 4 mètres pour la moto-pompe portative ;
- à l'intérieur du compartiment du personnel : le matériel plus fragile, la perche isolante pour le secours aux électrisés, les flambeaux à acétylène, le brancard.

Quant aux tuyaux de refoulement, pas moins de 1 000 mètres sont emportés par le FIN, ainsi répartis :

- 800 mètres de tuyaux de 70 mm de diamètre dont 200 m sont enroulés sur chaque dévidoir mobile à bobine amovible à l'arrière, et 400 m en couronnes de 20 m ou 40 m prenant place sur des râteliers, à l'intérieur des grands coffres latéraux à portes battantes ;
- au même emplacement, 10 couronnes de 20 m de tuyaux de 45 mm de diamètre.

En remorque, le FIN tracte une motopompe de 60 m³/h montée sur un train de roues et capotée. Une barre de traction amovible permet à deux hommes de la déplacer jusqu'au point d'eau où s'effectue sa mise en aspiration, même en des endroits impraticables ou inaccessibles pour un véhicule automobile.

Conformément aux règlements de l'école du sapeur-pompier, les 11 hommes qui composent le personnel du FIN sont organisés, désignés et entraînés pour exploiter de manière ordonnée les possibilités de leur engin : un conducteur, un officier ou sous-officier commandant le détachement et, sous ses ordres, deux équipes comprenant chacune un chef, un sous-chef, un servant et, respectivement, un gradé chargé de l'alimentation et un téléphoniste. Le onzième homme est un gradé chargé de la liaison.

Chacun a sa place attitrée à bord du FIN et un rôle précis au cours de chaque phase de la manoeuvre: reconnaissance, alimentation des motopompes, établissement des lances.

Grâce à cette organisation rigoureuse et à la souplesse qu'apporte la dotation en matériel du FIN, il peut être commandé au personnel d'établir soit une grosse lance à l'extrémité de

la totalité des tuyaux de 70 mm avec utilisation des motopompes en relais, soit trois grosses ou six petites lances à 250 m des motopompes en fonction des besoins de l'extinction et de l'éloignement du point d'eau. Bien entendu, de nombreuses variantes de manœuvres hydrauliques sont possibles entre ces deux situations extrêmes.

Bien que rarement utilisée, une possibilité supplémentaire caractérise le FIN : celle d'être un véhicule à nouveau disponible lorsque ses motopompes, tuyaux et autres matériels sont en manœuvre. Ainsi libéré, il peut aisément être utilisé au transport de blessés, à l'acheminement du personnel ou de matériels de renfort qu'il peut aller chercher au casernement sans interrompre le déroulement de l'intervention en cours.»

Notes

1. Avec les tuyaux de toile de l'époque et les lances existantes qu'empiriquement on sait utiliser à leur rendement hydraulique optimal, une motopompe de 30 m³/h peut ainsi alimenter une grosse lance à travers 300 mètres de tuyaux. Sachant que sous ce débit, la perte de charge hectométrique du tuyau de toile de 70 mm de diamètre est de 1,5 kg et que la pression en sortie de pompe est de 10 kg/cm', la lance à orifice de 18 mm dispose encore à cette distance d'une eau à 5,5 kg/cm'. Cette pression résiduelle est suffisante pour que l'action de ; cette «grosse lance» soit efficace.

2. Association française de normalisation.