



A DECOUVRIR AU SALON DE REIMS
SUR LE STAND DU CLUB FORD
Hall 2 - Stand : T 398

Ambulance Ford T

Rappel historique :

Une section était constituée de 22 ambulances Ford T, un camion atelier, une voiture de tourisme, une remorque cuisine.

Comme ambulance militaire, la Ford T avait plus d'avantages que de désavantages.

Les Français auraient préféré des ambulances pouvant transporter six couchés ou dix assis en un seul voyage, mais en réalité les choses ne se passaient pas ainsi.

Les brancardiers amenaient rarement les blessés au poste de secours en telle quantité simultanément ; les ambulanciers devaient attendre d'avoir rempli leur véhicule avant de repartir, attente préjudiciable aux blessés.

D'autre part, quand les circonstances exigeaient un gros débit des petites voitures manœuvraient beaucoup plus facilement dans le chaos de l'évacuation ;

Cette agilité s'exprima sur la « Voie sacrée » où les ambulances Ford ne suivaient pas la vitesse du convoi (20 km/h en moyenne) ; elles s'infiltraient dans les espaces libres ; quittaient la route pour rouler à travers champs dès que possible, doublant les camions et réintégrant le convoi pour attendre une autre occasion.

Elles arrivaient à diviser par deux le temps de parcours.

Les Ford T arrivaient des USA en châssis ce qui réduisait les coûts de transport. Rien n'était jeté. L'armature en bois de la caisse ; les bancs et les casiers étaient fabriqués

à partir des caisses qui emballaient le châssis. La cellule était fabriquée par Kellner carrossier à Billancourt.

Initialement l'arrière du véhicule où les blessés étaient transportés était recouvert de toile, ce qui avait le mérite de la légèreté mais posait des problèmes de nettoyage et de désinfection ainsi qu'une faible protection contre le froid et la poussière. Dès 1916 les caisses furent entièrement en bois.



L'éclairage électrique remplaça l'acétylène avec cependant quelques inconvénients.

Montées en série sur le volant magnétique, les ampoules de 9 volts subissaient des changements d'intensité suivant le régime moteur (de 8 à 28 volts) et parfois grillaient aux hauts régimes.

Les ambulances étaient peintes en « gris ardoise » (gris armée).

Le véhicule était complété par des casiers et des coffres de rangement. Le plus petit d'entre eux était à l'intérieur de la cabine ; il contenait les bougies de rechange, le talc pour les pneus, et une petite pochette métallique contenant les papiers du véhicule : un « ordre de mouvement » permettant de circuler dans la zone militaire, une identification du véhicule, et une autorisation pour acheter de l'essence.

Sur le marchepied gauche est installé un gros coffre pour les outils, les chambres à air supplémentaires, une pompe à air, et un seau en toile. A côté était sanglée une nourrisse métallique pour l'eau.

Quatre bidons d'essence de réserve, un bidon d'huile, et un bidon de pétrole pour les lampes étaient attachés à droite.



Le compartiment ambulance pouvait recevoir deux brancards sur le plancher et un troisième au dessus reposant sur deux rails. On pouvait relever ceux-ci et descendre deux bancs pour quatre blessés assis.

La désignation était 3 couchés ou 4 assis. En fait 3 personnes supplémentaires pouvaient prendre place de part et d'autre du conducteur (1 à gauche ; 2 à droite) La capacité maximale était de huit personnes en utilisant les marchepieds et les ailes.

Les deux volet de la caisse permettaient de prodiguer des soins aux blessés allongés sur les brancards.

La longueur de caisse était à la mesure du brancard français mais on s'aperçu très vite que celle ci était très variable (jusqu'à 30 cm en plus). Le problème fut résolu en ouvrant la cloison avant sous le siège conducteur et en trouvant la ridelle arrière.

Les journaux des chauffeur mentionnent fréquemment des problèmes avec le distributeur, les bougies, et les pneus .

L' eau des radiateurs avait tendance à entrer en ébullition car le refroidissement se faisait sans pompe à eau par simple thermosiphon ce qui était insuffisant dans les circonstances difficiles.

L' alimentation en essence posait aussi des problèmes ; le réservoir était situé sous le siège du chauffeur et l'essence s'écoulait par simple gravité vers le carburateur sans pompe à essence . Dans les cotes un peu raides , quand le réservoir n'était pas complètement plein, le niveau de l'essence était en dessous de celui du carburateur ;ce qui fait que les conducteurs montaient le reste de la cote en marche arrière .

Il était essentiel que le chauffeur démarre sans enrouler son pouce autour de la manivelle ,car un brusque retour pouvait lui casser le poignet ;accident relativement fréquent .

La transmission par trains planétaires était décrite comme moitié métaphysique, moitié pure fiction ; générant un rapport engourdi entre le moteur et les roues .

La faire fonctionner (avec son levier et ses trois pédales) permettait d'acquérir la compétence d'un organiste.

Tout le corps participait ,mais une fois dominée , toutes les manœuvres étaient possibles.

Le levier à main a trois positions : tiré en arrière il actionne un frein sur les roues arrières , utilisable comme frein d'urgence et frein à main; en position intermédiaire le levier met la transmission au point mort ; poussé en avant il enclenche la prise directe (grande vitesse) .



COFF

Club Obsolète Ford France

www.club-obsolete-ford-france.com

(c) Photos -HD sur demande :

contact@club-obsolete-ford-france.com