

Van éro Spécial

*
inter

Poclairin

*
information*



éditorial *

C'est l'époque de faire le bilan de l'année, il est temps de définir ce qui fera de l'année à venir un échelon, une date repère dans notre vie.

La nouvelle unité de production de Crépy-en-Valois que nous vous invitons tous à visiter au printemps doit, désormais, assurer la production en grande série des TY 45 qui n'ont pas dit leur dernier mot.

Elles profitent maintenant de l'expérience acquise sur des milliers de machines mises en service depuis trois ans et nous réservent encore la surprise de nouveaux équipements.

1965 sera aussi l'année de deux nouveaux modèles fabriqués au Plessis-Belleville. Ces nouveaux modèles, l'automotrice FY. 30 sur pneus et la pelle G.C. sur chenilles complètent la gamme Poclair, ils répondent aux besoins de vos plus petits et de vos plus gros chantiers.

Comme vous le voyez, nous avons beaucoup de travail devant nous. Mais ce n'est pas tout que d'avoir des idées et des projets ; pour les réaliser, nous aurons besoin, comme par le passé, de votre confiance qui doit demeurer le moteur efficace de notre action.

Nous avons, en France, besoin de routes et d'autoroutes, besoin de logements, besoin d'aménager et de moderniser ; il y a beaucoup à faire dans tous les domaines. Si l'une de vos préoccupations essentielles pour mener à bien ces travaux est de trouver le matériel le mieux adapté aux exigences de vos chantiers, et de plus haute qualité, cette préoccupation est aussi la nôtre.

Depuis plus de trente ans que j'ai fondé cette maison, je m'efforce de fournir des machines qui vous donnent entière satisfaction et de qualité toujours meilleure. Actuellement, si les très importants contrôles et les essais sont poussés très loin, c'est que nous voulons conserver cette compétence qui est un élément fondamental dans tous les domaines et encore plus dans le nôtre.

Nous voulons travailler pour l'avenir.

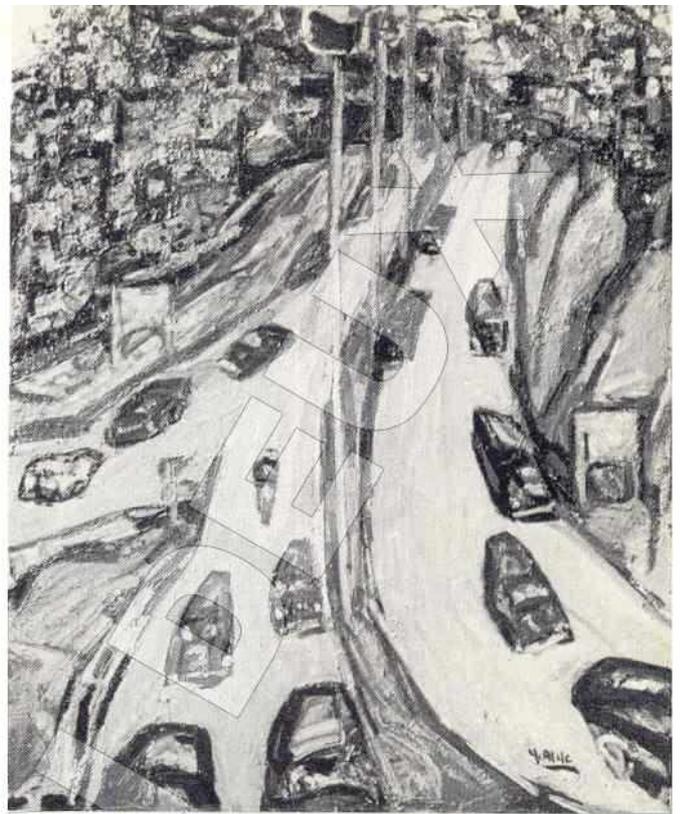
Puisque j'ai l'occasion, par l'intermédiaire de ce bulletin d'informations, d'adresser mes meilleurs vœux à vous, vos familles et la prospérité de vos entreprises, je souhaite que POCLAIR participe plus que jamais à la vie de vos affaires en vous aidant à résoudre vos problèmes afin que vous trouviez dans l'utilisation de nos machines, toujours plus de satisfaction.

Georges BATAILLE

Président Directeur Général

l'autoroute de l'ouest

par
* yvette alde



« Quelques mois avant ma naissance, mon destin était déjà la peinture ».

Née en 1911 à Paris, Yvette ALDE exprime dès son plus jeune âge sa vocation de peintre. Son œuvre est connue du monde entier, sa vie jalonnée par les étapes du succès : promue Chevalier de la Légion d'Honneur, elle reçoit plus tard la distinction de Chevalier des Arts et des Lettres. Salons, expositions, musées renommés se partagent ses toiles sans compter les collections privées dont celle particulièrement célèbre du Prince Rainier de Monaco. Enfin, la télévision française et japonaise faisaient dernièrement l'éloge de son talent dans l'émission « Ateliers en France ».

Pourquoi ce tableau de l'autoroute de l'ouest ? Quels sentiments, quelles aspirations ont provoqué chez elle le besoin de peindre l'un de ces chantiers que nous cotoyons dans notre vie professionnelle sans toujours y sentir cette poésie exprimée par le peintre ?

Yvette ALDE se défend de n'être qu'un peintre témoin de son temps. Ses thèmes favoris sont des thèmes de toujours, des thèmes intemporels comme la mort, le rêve, l'amour, la jeunesse et surtout celui qui constitue la raison essentielle de sa vocation : la vie. Tout ce qui est mouvement, affirmation de la vie, l'accroche et la séduit.

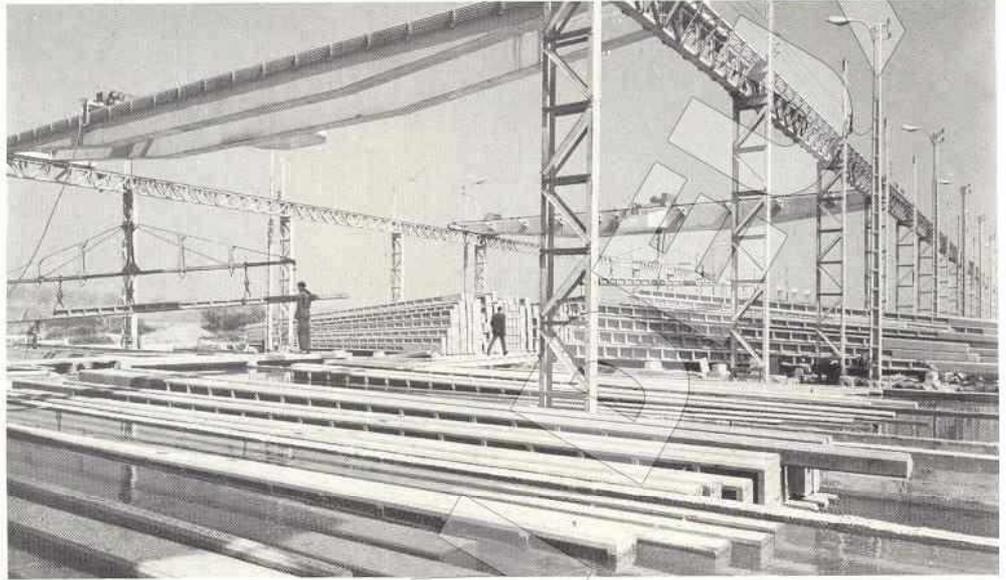
Si elle a choisi de peindre l'Autoroute, ce n'est donc pas uniquement pour réaliser un témoignage de notre époque mais parce que le sujet porte en lui cette vie qu'elle recherche et qui l'intéresse par dessus tout.

Ici, la forme est mouvement, la vocation vitesse, deux mots qui vivent dans l'élan du dessin, dans la forme des voitures prêtes à bondir.

« Je serais capable de peindre n'importe quel travail, n'importe quelle machine, pourvu qu'elle possède cette largesse fondamentale, cette force de vie propre qui en font des œuvres humaines... Une pelle POCLAIN ?... Pourquoi pas ! »

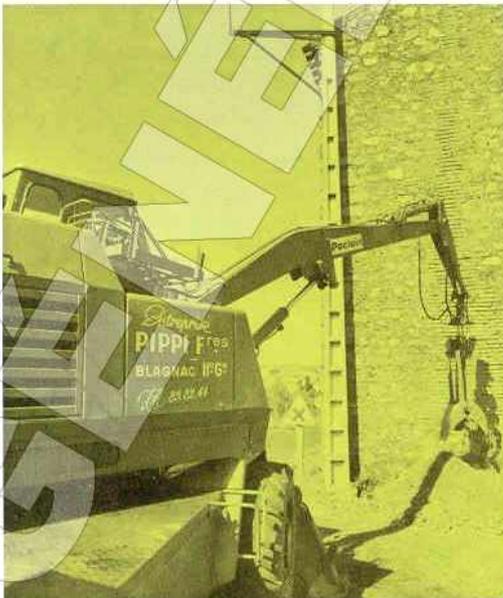
Alde
e.63

une entreprise modèle
dans sa spécialité

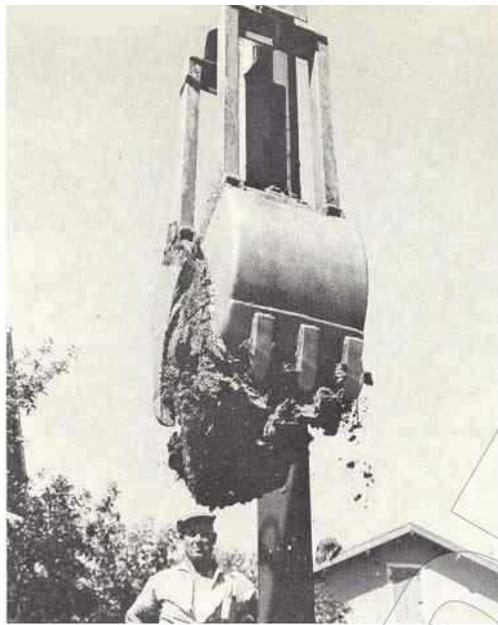


* électrification

L'Entreprise Pippi Frères à Blagnac (près de Toulouse) a industrialisé la fabrication du poteau électrique. Dans une usine, modèle du genre, cinquante-cinq ouvriers produisent 100 poteaux par jour. Ces poteaux sont du type classique en béton armé et vibré ; le processus de fabrication comporte une cure par immersion. Les poteaux subissent un bain où ils durcissent pendant sept jours ; ils séchent ensuite pendant un mois avant d'être livrés principalement dans le sud-ouest et le centre de la France.



Tout pourtant n'est pas livré car l'Entreprise utilise elle-même 1/5^e de sa production. Ainsi, 1.680 poteaux ont été posés entre le 1^{er} janvier et le 31 mai 1964. La mise en place de nouveaux poteaux nécessite la plupart du temps l'arrachage des anciens. On procédait autrefois à ces deux opérations à l'aide de petits camions, en deux ou trois heures de travail, et en immobilisant cinq ou six manœuvres pour décortiquer au marteau-piqueur le pied du poteau à arracher, pour retoucher ensuite à la main et aux dimensions carrées convenables les trous ronds exécutés par les foreuses.



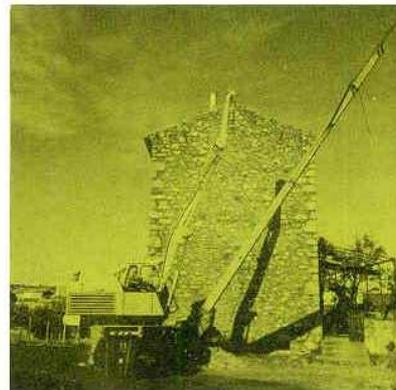
Aujourd'hui, la mécanisation, par l'emploi d'une automotrice POCLAIN TY 45 à tous les stades de l'électrification, a beaucoup simplifié ces chantiers, elle a surtout permis d'en accroître considérablement la sécurité et les rendements. Pour le forage, la pelle est équipée d'une « benne poteaux » (dimensions 0,43 x 0,66 m ou 0,60 x 1,10 m) montée en bout de flèche manutention 4,85 m. Cette benne permet d'obtenir des trous carrés (côtés 0,66 m ou 1,10 m)

dont les dimensions conviennent pour les différents poteaux normalisés par l'E.D.F. (de 1 à 4 tonnes, hauteur 10 à 14 m) sans gaspillage de béton ni retouche à la main ou difficultés de mise en place. Il ne faut pas plus de cinq à quinze minutes suivant la consistance du terrain pour creuser un trou à 2 m de profondeur. Ainsi, en 9 heures de travail, la pelle prépare chaque jour 20 à 40 trous distants de 75 m en moyenne.





Pour la pose et l'arrachage des poteaux, il faut ensuite changer d'équipement. 30 minutes suffisent pour monter la potence manutention avec son câble de levage actionné par un treuil hydraulique lui-même fixé en permanence au-dessus du capot moteur de la machine et commandé depuis la cabine. Le balancier 1,20 m est remplacé par la potence et le vérin de balancier par un tiran de flèche pour avoir un ensemble rigide. La mise en place des poteaux s'effectue rapidement étant donné la puissance du treuil hydraulique qui permet, avec le mouflage du câble, de lever environ 3 tonnes 1/2 à 8 m sous crochet



Cette puissance est surtout appréciable à l'arrachage où le poids du socle en béton (env. 2.500 kg) s'ajoute au poids du poteau. Le socle ayant été préalablement dégagé à la benne, on fixe une élingue au centre de gravité du poteau ; cette élingue reçoit le crochet qui doit enlever la charge sous l'impulsion du treuil. Pendant toute l'opération, le bras de la pelle demeure relevé à fond pour reculer au maximum le centre de gravité.

On peut également adapter sur la pelle l'équipement rétro classique pour ouvrir une tranchée dans le cas où s'impose la nécessité d'exécuter un passage souterrain. Avec cette polyvalence, l'intérêt de la TY. 45 pour cette entreprise d'électrification réside avant tout dans ses possibilités tous terrains indispensables quand il faut passer à travers champs le long d'un mur ou dans les vignes.



un chantier spectaculaire



Spectaculaire attraction le mois dernier à Toucy dans l'Yonne. Au pont sur l'Ouanne, route de Charny, l'Entreprise Gilbert CLOUTIER procédait au dragage et à la réfection du lit de la rivière dont les eaux ne s'écoulaient plus du fait de l'amoncellement des alluvions formant un véritable barrage, en particulier dans la courbe située en amont du pont et sous les arches même. Pareille opération n'avait pas été renouvelée depuis trente ans et de longues semaines avaient été nécessaires à l'époque pour la réaliser.

Ce travail était réputé comme pratiquement impossible. Il faut convenir qu'il n'était guère aisé d'extraire 1.500 m³ de terre et de les évacuer, et que descendre une pelle dans la rivière présentait des risques certains. Les responsables de l'Entreprise Cloutier ont tourné la difficulté en s'adaptant au terrain et en utilisant au mieux les engins dont ils disposent.

Deux pelles POCLAIN ont attaqué le chantier en équipe en fonction de leurs possibilités respectives : une automotrice TY. 45 en benne preneuse était installée en reprise sur le pont tandis qu'une pelle TC. 45 sur chenilles équipée d'un rétro long (portée 6,20 m) était chargée de curer le lit proprement dit et de regrouper la vase en tas au pied du pont. Pour pouvoir évoluer dans la rivière, la TC. 45 était également équipée de chenilles très larges (900 mm) avec lesquelles elle donnait littéralement l'impression de marcher sur l'eau, la pression de contact au sol n'étant que de 200 g/cm².

Cette pelle, trapue et ramassée, bénéficie d'une garde au sol importante, d'un centre de gravité très bas dû au large empattement et qui lui confère par ailleurs une remarquable stabilité. Aussi, elle se joue des obstacles et peut s'avancer sur un chantier à l'extrême limite du pelletage ou se dégager aisément des sols inconsistants ; ce fut précisément le cas lorsqu'elle commença à travailler dans la rivière. En reprise sur le pont, l'automotrice TY. 45 allait 4,50 m plus bas rechercher la terre entassées et, avec sa benne preneuse 400 litres, la déversait dans un camion-benne qu'elle remplissait en 2'30", un record dans le genre.

La mise en place de ce matériel avait déjà attiré bon nombre de curieux aux abords du pont. Ils furent bien plus nombreux encore durant les douze heures qui suivirent et qui suffirent d'ailleurs pour effectuer ce travail (on se rappelle qu'il convenait d'extraire 1.500 m³ de terre). M. Gilbert Cloutier qui surveillait les opérations, son chef de chantier M. Hubert, les conducteurs des pelles, M. Viel, ingénieur des Ponts et Chaussées, M. Robert Vincent, concessionnaire POCLAIN pour le département, reçurent la visite de M. Emile Genêt, maire de Toucy qui ne manqua pas d'apprécier ce travail et d'en féliciter les auteurs.

Ceux-ci connaissant parfaitement leur matériel, ce qu'ils peuvent attendre de sa maniabilité et de ses possibilités tous terrains, sont déjà d'attaque pour entreprendre le même travail à quelques centaines de mètres en amont à la hauteur du pont de la rue de la gare.





F Y 3 0

**LA FOURMI
DU CHANTIER**

La FY. 30 est la dernière née des Usines POCLAIN ; on l'appelle " la fourmi du chantier " parce qu'elle est petite et travailleuse grâce à sa polyvalence instantanée.

Elle CREUSE fondations et canalisations,
CHARGE les déblais et nivelle le sol,
LÈVE 400 Kg à 6 m de hauteur
TRANSPORTE et alimente le chantier en matériaux.



RAMASSÉE :

Qualité que lui confèrent ses dimensions réduites (longueur : 4,71 m - largeur : 2,43 m) qui permettent de travailler dans les espaces limités et le faible rayon de rotation de sa tourelle (1,57).

MOBILE :

Automotrice, elle se déplace rapidement d'un chantier à l'autre par ses propres moyens (20 Km/h).

MANIABLE :

Avec son très court rayon de braquage (4,47 m) et la direction hydraulique assistée, elle se faufile entre les obstacles du chantier.

PUISSANTE :

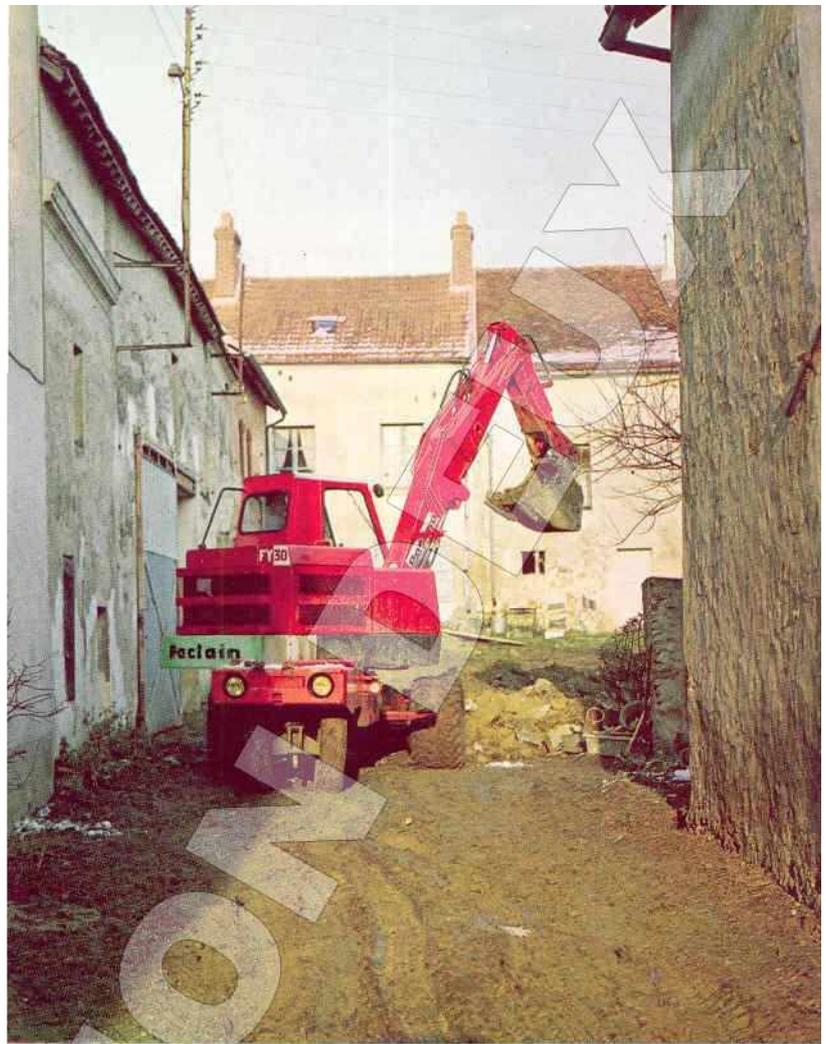
Elle est équipée d'un moteur Diesel 30 CV refroidi par air et d'une pompe débitant 30 l/mn en haute pression (250 Kg/cm²).

POLYVALENTE :

Tous les équipements lui conviennent : "potence" pour la manutention et le levage, "rétro" pour les canalisations, "chargeur" pour le nivellement et le chargement de matériaux, "benne preneuse" pour la fouille, "curage", "rétro déporté", "forage", une multitude de possibilités et leur adaptation rapide grâce à la standardisation de l'ensemble flèche-balancier.

ÉCONOME :

La FY est d'un entretien facile. Sa polyvalence en permet l'usage permanent, donc l'amortissement rapide.





* dans toutes les régions, **Poclain** à la disposition des entrepreneurs

« Dynamisme et efficacité ».

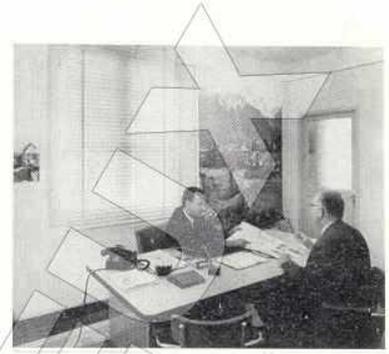
L'augmentation rapide du parc de machines en service est le premier résultat d'un effort continu, dans la ligne d'esprit POCLAIN, consistant à donner tout son sens au mot « service » qui représente la volonté commune du groupe s'attachant à mériter la confiance des clients.

Le service, c'est aussi une organisation bien rodée et dotée des moyens nécessaires pour atteindre son meilleur rendement. MM. GRAYS-SAGUEL, CHARLOT, CROUSIER, PLISSON, ESCUDE forment l'équipe commerciale ; ils ne sont pas simplement vendeurs, chacun se présente dans son secteur respectif en conseiller technique et aussi en ami.

Connu, lui, de l'ensemble de la clientèle, M. DESPLATS assure la gestion du magasin pièces détachées et les relations technico-commerciales, en un mot, il anime l'après-vente :

Par l'implantation régionale d'un réseau très dense de concessionnaires ou de succursales, POCLAIN veut aider ses clients en suivant de près leur problèmes.

En septembre 1961, POCLAIN TOULOUSE ouvrait les portes de ses nouveaux locaux. Tandis que l'année 1962 voyait se parachever l'installation, tout était mis en œuvre dès le début de 1963 pour une prospection systématique permettant de développer les contacts établis avec la clientèle Travaux Publics de la région. Aujourd'hui, 21 personnes attachées à la succursales forment une équipe homogène qui répond au mot d'ordre instauré par son Directeur M. BIZON :



- les visites de garantie, entretien et dépannage assurés par trois mécaniciens itinérants, chacun d'eux utilisant un fourgon Citroën de 1.500 kg.
- les tournées d'après-vente préventives destinées à avertir chaque utilisateur des prochains entretiens qu'il devra faire de façon à lui permettre de prévoir cette intervention sans perturber la progression du chantier en cours ;
- un atelier de réparation avec trois mécaniciens dirigés par le chef d'atelier M. MOUILLOT, qui dispose d'un quatrième fourgon pour les interventions urgentes. Le matériel révisé à l'atelier est très recherché par la clientèle pour sa qualité.
- deux dépôts de pièces détachées installés aux limites extrêmes du secteur et permettant aux clients éloignés d'obtenir malgré tout très rapidement, de jour ou de nuit, les pièces dont ils pourraient avoir besoin.
- une assistance complémentaire de l'usine par inspection technique pour compléter la formation et faire les vérifications dans les cas spéciaux.

TOULOUSE, capitale régionale aux fonctions multiples, doit devenir une grande agglomération. Comme l'une des deux plus importantes métropoles du sud-ouest, elle a de tout temps exercé une influence déterminante sur l'ensemble de la région languedocienne. Avec les entreprises qui suivent ou contribuent à la réalisation des grands projets en cours de la cité du mirail, de la décentralisation industrielle ou encore l'implantation de l'industrie aéronautique, POCLAIN TOULOUSE s'associe à cette évolution.





* 3) DANS LE CADRE DE LA FOIRE EUROPEENNE :

La SIRMAT, concessionnaire POCLAIN, organisait le 5 septembre à Strasbourg une journée d'information avec projection de films suivie d'un cocktail dans la salle des Congrès de la Foire Européenne de Strasbourg.

au jour le jour au jour le jour au jour le jour au jour le

1) PRESENTATION DES NOUVEAUX MODELES DANS LA REGION PARISIENNE :

300 entrepreneurs de Travaux Publics ont participé les 14, 15 et 16 octobre dernier aux journées organisées par la succursale POCLAIN ILE-DE-FRANCE.

Accueillis à l'usine du Plessis-Belleville, les invités visitèrent ensuite l'usine de Crépy-en-Valois où ils purent se rendre compte de l'import-



tance des installations et voir la pelle « G » au travail sur le chantier de l'usine.

A l'issue du déjeuner au château de la Garenne, avait lieu sur l'esplanade une présentation très appréciée du matériel TY. 45, TC. 45 et des nouveaux modèles FY. 30 et G.C.



2) CHATEAUROUX DECOUVRE LA FY. :

Une présentation de matériel devant le « Centre Social » précédait la projection des films « Actualités Poclain ».

Au cours de cette réunion, on notait le vif succès personnel de la FY exposée appartenant à l'Entreprise POURNIN qui l'avait mise à la disposition des Etablissements MUNAUX, concessionnaire POCLAIN à Châteauroux.



4) ACTUALITES POCLAIN AU MANS :

Les Etablissements BLANCHOIN recevaient le 5 novembre les entrepreneurs de la région au cours d'une soirée de présentation organisée dans le très moderne théâtre municipal du Mans.



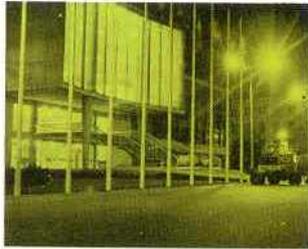
5) INAUGURATION A REIMS :

M. DE BOHAN, concessionnaire POCLAIN à Reims, présentait le 3 septembre dernier les nouveaux locaux de ses établissements transférés route de Châlons à Reims. Une réception à la Maison des Comtes de Champagne faisait suite à cette inauguration.



6) DANS LA VALLÉE DU RHONE :

« De mémoire, je n'ai jamais vu pareille réception » affirmait M. le maire de Paray-le-Monial lors d'une présentation des nouveaux modèles POCLAIN dans cette ville en novembre dernier. Dans la même semaine, la succursale POCLAIN LYON organisait des réunions semblables à Bellegarde, Bourg-en-Bresse, Montrond et Lyon où les invités passèrent une soirée très réussie au Palais des Congrès.



8) NOCTURNE A LA ROCHELLE.

A la lueur des « sun-light » les Etablissements BARRAUD présentèrent le matériel POCLAIN aux entrepreneurs de la région ainsi que les deux nouveaux modèles FY. 30 et GC.

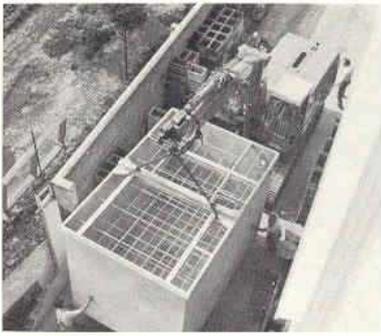
Cette présentation, à laquelle participèrent MM. les maires de La Rochelle, Puilboreau et Châtelailon, se termina par un cocktail à « La Chaumière » dans une atmosphère très chaleureuse.



7) POCLAIN EN AUXERROIS :



Sous la présidence de M. le député de l'Yonne et en présence de nombreuses personnalités des Ponts et Chaussées, se déroulait à Auxerre le 28 novembre une présentation du matériel POCLAIN par les Etablissements Robert VINCENT et Cie.



9) MANUTENTIONS A L'USINE :

Cette cuve imposante qui semble être transportée si facilement par la nouvelle pelle G.C. ne pèse pas moins de 4.800 kg et représente un volume de 26 m³.

C'est la partie inférieure de la tour de refroidissement de l'ordinateur I.B.M. 1401 qui équipe le service mécanographique POCLAIN, lors de son déplacement vers les nouveaux bâtiments de l'usine du Plessis-Belleville.



10) BONNE ANNEE PAPEETE

Trois nouvelles T.C. qui portent à cinq le nombre de pelles utilisées par l'armée dans ce département d'outre-mer ont été expédiées le 5 octobre dernier à destination de Tahiti où elles étaient attendues pour les fêtes du Jour de l'An.

11) AVEC LA BENNE CHARBON :

M. R. Jameson Sheppard, délégué de la WINGET POCLAIN pour la région du sud-ouest de l'Angleterre, présente une TY. 45 équipée de la benne à charbon à M. L.J. Rollins, Inspecteur des ventes de RENWICK WILTON and DOBSON à Torre Station.

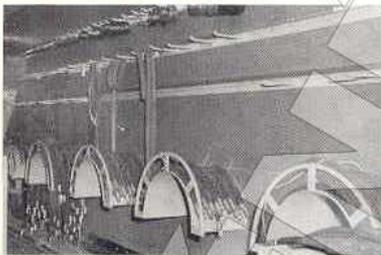
La TY. 45 ne met pas plus de cinq minutes pour charger dans un camion les 10,6 tonnes de charbon contenues dans le wagon.



12) DU TEMPS DE M. K :

Du 29 août au 7 septembre 1964, se tenait à Moscou l'Exposition Internationale de Matériel de Travaux Publics. Poclain participait à cette exposition avec les pelles TY. 45, TC. 45 et une gamme complète d'équipements.

Tandis que M. N. Krouchtchev emportait trois modèles réduits de TY. 45, la centrale d'achats MACHINO IMPORT faisait l'acquisition du matériel exposé sur le stand.



13) STOCKAGE RATIONNEL :

Au magasin de pièces détachées de la SIRMAT à Strasbourg, le stockage des flexibles a été résolu de façon ingénieuse. Sur un demi-cylindre métallique, fixé au mur du local, les flexibles sont déposés par ordre chronologiques de livraison. Les premiers flexibles déposés étant inaccessibles, on a donc attaché une cordelette au cylindre, sur laquelle est déposé le premier arrivage. Si une nouvelle livraison est faite, on rabat la cordelette sur le premier stock et l'on dépose le deuxième arrivage. Pour prendre un flexible, il suffit alors de tirer la cordelette et répéter l'opération jusqu'à épuisement du premier dépôt.

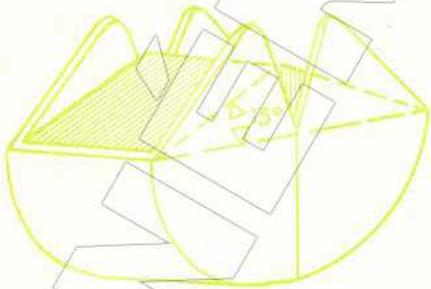
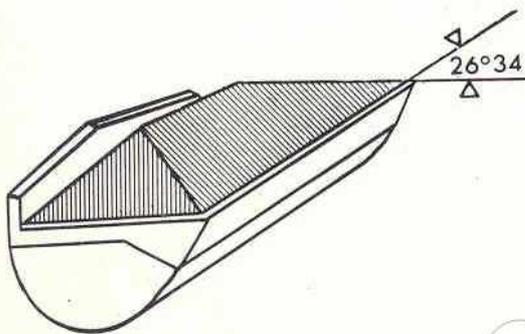
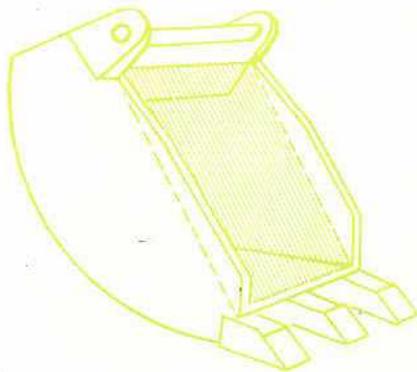


14) VISITE PRINCIERE AU STAND POCLAIN :

Au cours de l'Exposition Technique Française qui se déroula du 13 au 25 octobre à Madrid, le prince JUAN CARLOS et la princesse SOPHIE de GRECE portèrent un vif intérêt au matériel POCLAIN exposé.

le mot du technicien

* capacité et puissance



Dans un travail déterminé, il y a lieu de bien choisir l'équipement et plus particulièrement la godet ou la benne la mieux adaptée pour effectuer ce travail avec l'efficacité maximum.

Souvent l'on pense que la dimension du godet est le facteur le plus important et l'on a tendance à porter son choix sur celui qui a le plus de capacité. C'est souvent là une erreur car interviennent aussi la puissance de pénétration, la largeur de la lame ainsi que le nombre et la disposition des dents.

Pour ce qui est de la capacité des godets et bennes, il est important de savoir ce que représente le volume indiqué par le Constructeur : des règles précises sont définies par les Constructeurs européens : elles sont les suivantes :

Godet rétro :

Le volume indiqué est le volume intérieur réel du godet limité par le plan qui s'appuie sur le rebord supérieur du godet et sur la lame (dents exclues).

Il est évident que l'on peut parfois, grâce à un « dôme », remplir le godet bien au-delà de la capacité ainsi définie.

Godet chargeur :

Le volume indiqué est celui défini lorsque l'ouverture du godet étant horizontale, on ajoute un « dôme » dont la pente est de $26^{\circ}34'$.

Les dents sont également exclues du calcul.

La aussi, il arrive fréquemment que dans la pratique ce volume théorique soit dépassé.

Benne preneuse :

Le volume indiqué est celui défini par la capacité des poches fermées augmenté d'un « dôme » dont la pente est de 15° .

Comme dans les cas précédents, l'on voit que ce volume est un minimum puisque dans beaucoup de cas la benne saisit le matériau par pincement et ne se ferme pas complètement augmentant d'autant sa capacité pratique.

Pour ce qui est de la pénétration et de la puissance de terrassement, il est techniquement impossible de définir une force de pénétration car elle dépend de trop de facteurs et notamment de l'angle de l'attaque de la lame ou de la dent.

Une règle générale d'appréciation est cependant valable. L'effort est d'autant plus important que le bord d'attaque de la lame ou la pointe de la dent est plus rapproché de l'axe d'articulation du godet. Mais cet effort peut être appliqué soit sur une dent ; soit sur plusieurs dents ; soit sur toute la largeur de la lame.

Dans un terrain très dur, il y a donc intérêt à n'avoir que quelques dents longues pour appliquer tout l'effort disponible en un minimum de points ; les godets étroits sont donc à privilégier.

Les godets larges pour terrain homogène et relativement facile doivent avoir une distance de la lame à l'axe d'articulation suffisamment courte pour que l'effort se répartisse sur toute la largeur soit assez important.

En conclusion, plus un godet est de grande capacité, moins il creuse avec énergie.

Les rendements sont bien meilleurs, surtout si les autres mouvements de la machine sont rapides, pour des godets de capacité moyenne ou faible.

Les godets de grande capacité doivent être réservés aux travaux de reprises ou pour terrassements très légers.



conducteurs d'engins

« Le conducteur d'engins est un homme jeune, robuste, en bonne santé, marié et père de deux enfants ; il est de caractère enjoué, fume un demi-paquet de cigarettes par jour et porte l'hiver deux tricot de laine ».

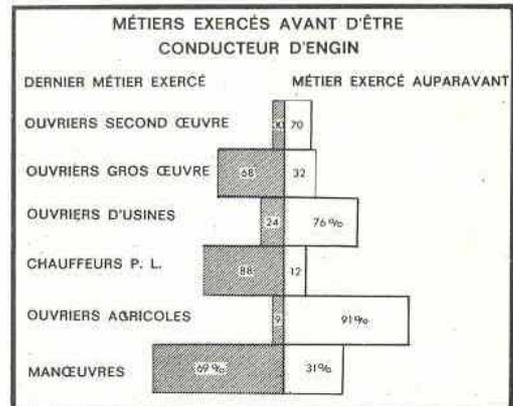
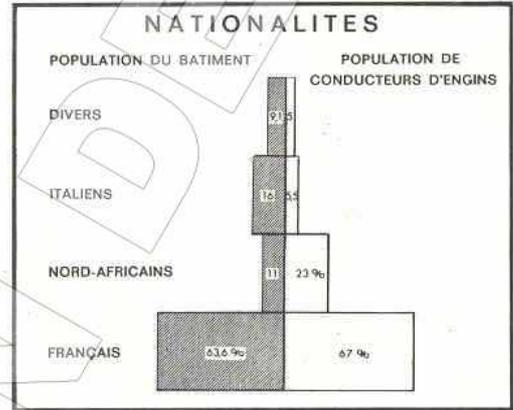
Cette description brutale est l'œuvre d'un cerveau électronique ; c'est la conclusion peu convaincante qui faisait suite à une enquête médico-sociale sur les conducteurs d'engins effectuée dans la région parisienne.

Mécontents du résultat, les médecins du travail attachés aux Travaux Publics effectuèrent un second sondage plus approfondi d'où ressortent les caractéristiques essentielles du conducteur que nous nous proposons d'aborder sous une forme condensée au cours des prochains numéros.

L'expérience montre en effet que la bonne marche des engins et l'utilisation maximum de leurs véritables ressources dépendent bien souvent de la façon dont ils sont conduits comme du soin apporté à leur entretien.

Ces données font ressortir l'importance des problèmes de formation et méritent que le recrutement s'attache à tenir compte des aptitudes physiques, intellectuelles et caractérielles dont doit faire preuve le bon conducteur.

Au cours de ce premier tour d'horizon, on se bornera à constater que, parmi 4.300 conducteurs d'engins de la région parisienne, 25 % se sont formés sur le tas, 65 % avec le conseil d'un camarade ou d'un chef de chantier et 10 % en école spécialisée.





L'Album de vos Enfants

C'est un album de 8 dessins à colorier, c'est aussi une histoire en images et en couleurs. Vous pouvez faire plaisir à vos enfants en nous retournant la carte ci-jointe, vous recevrez gratuitement l'Album Poclair à colorier...

... Avec Papa !



La construction d'un tronçon du tunnel de la ligne est-ouest du métro express régional à Paris a été attribuée à la Compagnie Française d'Entreprise.

M. LEGENDRE, Directeur de la C.F.E., après une étude en collaboration avec M. Claude MILLET, Délégué commercial auprès des grandes entreprises à succursales multiples et M. PIERRE, Ingénieur de la Société POCLAIN, arrêta son choix sur une TC « électrique » en raison des conditions particulières du travail.

Le chantier, situé entre la rue Châteaubriant et la place Guillaumin, se trouve à 30 m sous terre, le long de l'avenue de Friedland.

La TC retenue pour participer à cette construction a dû subir quelques transformations qui n'ont porté aucune atteinte à ses possibilités maximales de puissance et de rendement.

L'adjonction d'un moteur électrique 40 CV à la place du moteur thermique entraîna l'adaptation d'un « passage tournant » (sorte de joint tournant électrique constitué de balais métalliques solidaires du châssis et de bagues solidaires de la tourelle) pour l'alimentation de ce moteur, le châssis étant lui-même relié par un câble à un transformateur.

La difficulté majeure à l'origine fut de faire descendre la pelle dans la galerie par un puits carré entreboisé de 3 m de côté. L'opération s'effectua en deux jours et se répartit en trois phases :

- 1) démontage de la TC qui donna : l'ensemble châssis - train de roulement, la tourelle et l'ensemble équipements - cabine ;
- 2) descente au fond du puits ;
- 3) remontage dans la galerie.

Dès lors, la TC fonctionna à plein rendement et à la satisfaction des utilisateurs qui envisagent d'adopter le même matériel sur un chantier en perspective présentant les mêmes caractéristiques.

