

# QUELQUES NOUVEAUTÉS INTÉRESSANTES POUR LES FORESTIERS (FOIRE DE PARIS 1951)

---

par P. ALLOUARD,  
Chef de la Division des Exploitations forestières  
du C.T.F.T.

---

## FORESTRY EQUIPMENT AT THE PARIS FAIR (1951)

### SUMMARY

*The growing tendency to mechanize forest operations has shown how useful can be various machines or equipments, which, while playing no direct part in production, tend none the less to improve the general output of a concern. Some novelties of this kind have been displayed at the Paris Trade Fair.*

*Interesting among them were : the lift-trucks, either Diesel or petrol-run, of one to five tons, in capacity, produced by Eres and Manox; the Virvolt self-propelling truck; the Collet automatic planter; the Tirfor light winch; the Attila clearing machine; the Dobbins flame-projector; and the Codi planning.*

## EL MATERIAL FORESTAL EN LA FERIA DE PARIS DE 1951

### RESUMEN

*El desarrollo de la mecanización de las empresas forestales hace resaltar la gran utilidad de los diversos materiales que no participan directamente en la producción, pero que mejoran el rendimiento general de la empresa. En la Feria de Paris han podido verse novedades interesantes, la mayoría de fabricación francesa. Entre ellas las siguientes :*

*Las motogrúas (lift-truck) Eres y Manox de 1 a 5 toneladas, a esencia o Diesel, el carro automotor « Virvolt » y la motoplantadora « Collet ».*

*La grúa ligera « Tirfor », la debrozadora « Attila », el lanzallamas « Dobbins », el trazador (planning) « Codi ».*

Comme chaque année, la Foire de Paris a été, en 1951, l'exposition présentant en France la plus grande variété de fabrications françaises et étrangères. Au Salon de la Machine agricole, au Salon de l'Automobile, à la Semaine de Motoculture de Senlis, on peut trouver un choix plus complet d'engins spécialisés, mais ce qui fait l'intérêt de la Foire de Paris, c'est la présentation simultanée des matériels les plus variés, et notamment de ceux pour lesquels il n'existe pas de présentation spécialisée.

L'intérêt que présente cette variété est grand, car à l'époque actuelle il ne suffit plus de se tenir au courant, simplement, des nouveautés apportées au matériel d'une spécialité donnée, le développement de la mécanisation faisant

apparaître, de plus en plus, la très grande utilité de matériels divers qui, s'ils sont bien choisis, permettent d'augmenter considérablement les rendements des engins directement utilisés à la production. On s'aperçoit en effet que les machines spécialisées dans la production proprement dite, ont souvent besoin d'autres machines complémentaires, soit pour leur entretien, soit pour leurs réparations, soit pour leur approvisionnement. De plus, on s'aperçoit souvent que certains travaux non directement productifs par eux-mêmes, mais dont l'importance est essentielle à la bonne marche de l'entreprise, devraient, eux aussi, être mécanisés, parce qu'ils absorbent quelquefois une main-d'œuvre hors de proportion avec celle qui est employée aux travaux directement productifs.

Cette situation se retrouve dans les entreprises tropicales comme dans les autres. Nous avons donc pensé qu'il serait intéressant de signaler ici ceux de ces matériels accessoires qui sont nouveaux sur le marché, et qui nous ont paru correspondre plus spécialement aux besoins des entreprises tropicales, nous réservant de présenter dans des études plus spécialisées (1), l'actualité se rapportant à un type donné de matériel.

### LES ENGINES DE MANUTENTION

Une des catégories les plus intéressantes parmi ces matériels divers est celle des engins servant aux manutentions accessoires (nous entendons par là les manutentions autres que celles qui participent directement à l'activité principale de l'entreprise, comme le sont les manutentions des grumes, etc...). Dès qu'une entreprise atteint une certaine importance, il y a souvent intérêt à mécaniser ces manutentions auxquelles on est toujours astreint : manutention de colis, de machines, de fûts, de caisses, etc...

Les avantages qui en découlent (économie de main-d'œuvre et de temps, diminution des détériorations) ne doivent pas être considérés comme l'apanage exclusif des grandes entreprises. Il existe maintenant une variété suffisante d'engins, pour que l'on puisse trouver une solution à chaque situation.

Certes, il faut être prudent en matière de mécanisation dans certains pays tropicaux à main-d'œuvre peu délicate et surtout dans les régions forestières. Il nous paraît cependant désirable de faire connaître certains nouveaux matériels de fabrication française, d'un manie-ment relativement simple, et dont la plupart sont construits à partir d'éléments bien connus sur le marché et produits en grande série, notamment en ce qui concerne les moteurs ; d'où de sérieuses facilités quant à l'entretien et aux pièces de rechange.

Deux marques françaises, MANOX et ERÈS ont, pour la première fois, présenté une gamme complète d'élevateurs à fourche (lift-trucks), d'une capacité allant jusqu'à 5 tonnes, munis de moteurs à essence ou Diesel. Ces deux constructeurs peuvent, à la demande, livrer leurs engins équipés d'accessoires très divers, qui permettent d'en tirer le maximum d'avantages : soit avec la fourche classique permettant de manutention-

ner des charges posées sur palettes, soit avec une potence ou un mandrin, soit avec une pince, soit avec un poussoir. Ils peuvent aussi être équipés d'une benne, et être utilisés à la traction.

*Manox* (Comptoir commercial et industriel des Matériels et Outillages de Fabrication, 63, avenue de Villers, Paris (17<sup>e</sup>)) présentait des élévateurs de 700 kilos, 1 tonne, 2 tonnes et 5 tonnes, avec possibilités de levage jusqu'à 2 m. 50 ou 3 m. 50 suivant la demande du client, munis de roues à bandages ou à pneumatiques. Les moteurs sont des moteurs de types connus de tous : soit des moteurs Renault 85, qui équipent de nombreux véhicules de cette marque (camionnettes, pick-up, etc...), soit des DIESEL-PANHARD type camion.

*Eres* (R.-S. STORVIS et Fils, 20, rue des Petits-Hôtels, Paris -10<sup>e</sup>) construit des engins de 1 tonne, 2 tonnes et 5 tonnes, avec moteur électrique pour les modèles de 1 tonne et 2 tonnes) ou moteur à essence, ou moteur Diesel. Les moteurs à essence sont, ici aussi, des moteurs de série largement répandus sur le marché (moteur à essence DYNA-PANHARD pour le 1 tonne, moteur RENAULT 85 pour le 2 tonnes, DIESEL-PANHARD pour le 5 tonnes).

*Virvolt* (15, rue Galvani, Paris-17<sup>e</sup>), présentait son nouvel engin récemment mis sur le marché, qui se caractérise par son extrême maniabilité. Elle lui permet de circuler, s'il le faut, dans des ateliers à espace très limité.

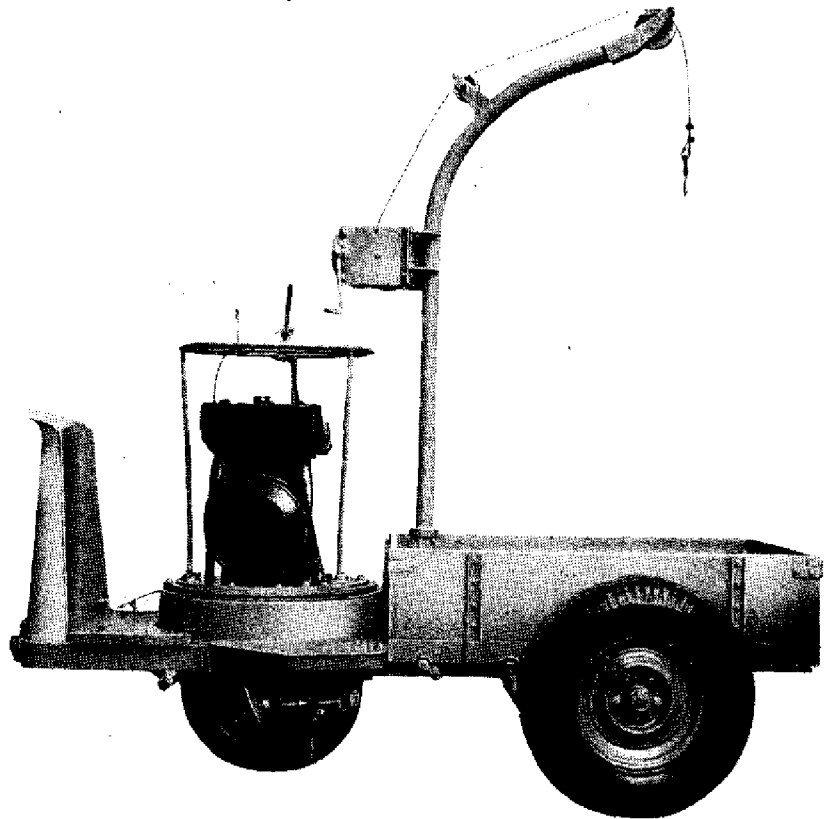
Le principe est le suivant : c'est un véhicule à trois roues, comprenant une roue motrice et directrice, solidaire d'un moteur tournant sur tourelle-guidon à axe vertical. Donc, rotation sur place permettant de « virevolter » sur commande directe du conducteur.

Virvolt existe en divers modèles, de charges utiles de 500 kilos, 1 tonne, 2 tonnes. Les moteurs sont des moteurs Bernard du type standard. Le Virvolt peut être livré sous des présentations très variées, soit équipé d'un plateau fixe, avec ou sans ridelles, soit en plateau élévateur, soit en plateau à potence orientable permettant de soulever les charges lourdes, soit en benne basculante, etc...

Cet engin, dont les petits modèles sont relativement peu coûteux et sont simples au point de vue mécanique, est particulièrement intéressant pour les entreprises forestières de moyenne importance, il peut simplifier beaucoup les inévitables manutentions de charges diverses qui font souvent perdre tant de temps et retardent l'exécution des tâches importantes.

(1) C'est dans cet esprit que nous avons publié dans notre dernier numéro des informations sur l'actualité en matière de tracteurs.

*Le Virnoll avec plateau  
potence orientable*

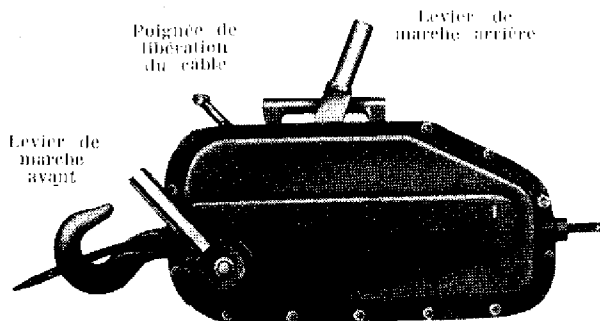


Le Tirfor (16, place de la République, Paris 10<sup>e</sup>) existe déjà sur le marché depuis plusieurs années, mais nous avons pensé qu'il était bon, ici, de rappeler son existence, car il répond à des besoins qui se manifestent constamment en pays tropical, pour des désouchages, pour des chargements, pour débourber des camions, etc... C'est un appareil de traction à bras, actionné par un levier, pouvant rendre à la fois les services d'un treuil très démultiplié et d'un palan.

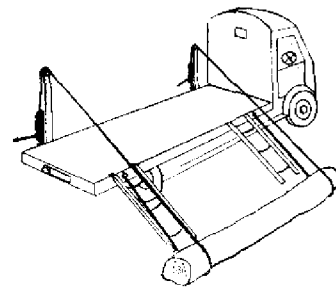
Son poids n'est que de 18 kilos et il permet d'exercer une traction de 1.500 kilos sans limite de course. En France, il est surtout utilisé dans les mines, mais nous sommes certains que des engins de ce genre auraient constamment leur utilisation dans presque toutes les exploitations forestières tropicales.



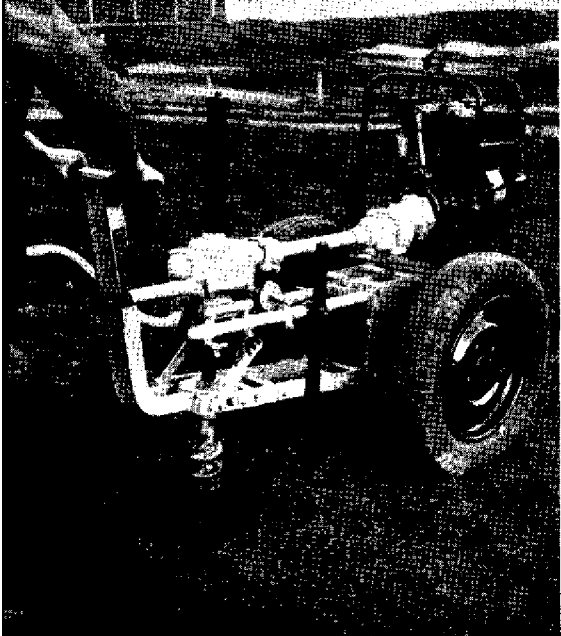
*Tirfor utilisé pour le dessouchage*



*Tirfor modèle « Super »*



*Tirfor utilisé pour le chargement  
d'un camion*



*Motoplanteuse à tarière Collet*

**La Motoplanteuse à tarière Collet.** (Les Fils d'Albert COLLET, 41, rue Cardinet, Paris-17<sup>e</sup>).

Cet appareil, que nous avons déjà annoncé au précédent numéro de cette Revue, a été étudié en collaboration avec la Station de Recherches de l'École Nationale des Eaux et Forêts de Nancy, pour répondre aux nouveaux besoins des travaux de reboisement à grande échelle. L'outil de travail est une tarière dont il existe différents modèles permettant d'ouvrir des trous de 30 cm. de profondeur et de diamètres allant de 10 cm. à 30 cm. On peut aussi adapter un outil désherbeur permettant de nettoyer le sol autour du trou de plantation.

L'engin est automoteur, ce qui permet de le déplacer sans effort d'un trou à l'autre. Il peut en outre être utilisé comme motoculteur, en lui adjoignant divers engins de travail et il est prévu de pouvoir lui adapter une poulie pour l'utiliser comme source de force motrice, notamment pour actionner une pompe, ce qui est d'une grande utilité pour les pépinières.

L'engin est actionné par un moteur BERNARD de série et, ce qui peut donner confiance, c'est une adaptation de la moto tirefonneuse Albert COLLET, déjà connue depuis longtemps sur le marché et utilisée par de nombreuses compagnies de chemins de fer du monde entier.

Le lance-flammes « Dobbins » (Agrarbor, 35, rue de Dantzig, Paris-15<sup>e</sup>). Cet appareil, de fabrication américaine, peut rendre de grands services pour des désherbages, nettoyages de chemins, de voies de 0 m. 60, de fossés, de canaux d'irrigation, etc.. C'est un brûleur fonctionnant sous pression préalable obtenue par une pompe à main, comme dans les lampes à souder. Il est léger (poids 7 kilos) et se porte à l'épaule. Consommation : 4 litres de pétrole à l'heure. Il peut aussi être utilisé comme pulvérisateur à pression préalable, pour divers autres usages. Des appareils de ce type ont été achetés par les Services des Eaux et Forêts, en France.

Le même vendeur peut fournir des appareils sur moteur, beaucoup plus puissants, montés sur remorque, dont la flamme peut atteindre 5 mètres, et pouvant alimenter plusieurs brûleurs. Cet appareil est assez largement utilisé aux États-Unis.

La débroussailleuse « Attila » (Etablissements Creusy-Veron, 12 bis, Grande-Rue, Le Plessis-Boucard, Seine-et-Oise). Cette machine a été conçue pour couper au ras de terre les grandes herbes, broussailles, bambous, etc.. d'un diamètre pouvant atteindre 30 à 40 cm. La partie agissante est constituée par un disque rotatif équipé de courts couteaux reversibles et interchangeables. L'appareil est monté sur pneus increvables et il est automoteur (vitesse en travail : environ 3 kilomètres à l'heure). Un dispositif de prise de force est prévu, pour pouvoir l'utiliser à d'autres fins.



*Débroussailleuse « Attila »*

Le contrôle de l'entretien du matériel (C.O.D.I., 77, rue de Prony, Paris-17<sup>e</sup>). Il n'est pas nouveau de rappeler que le bon entretien du matériel est un des principaux problèmes que pose le développement de la mécanisation. Il est certain, en effet, que dans beaucoup de cas, une usure rapide du matériel, ou des ruptures anormales de pièces, sont dues à des déficiences d'entretien.

Lorsque les exploitations forestières ne comprenaient qu'un petit nombre d'engins mécaniques, il était relativement simple à une seule personne de s'assurer de leur entretien régulier. Aujourd'hui, une entreprise forestière possède camions, voitures, tracteurs à chenilles, tracteurs à roues, treuils, grues, engins fluviaux, groupes électrogènes, scies à moteur, etc..., et il

n'est pas toujours facile de contrôler l'entretien de l'ensemble. A moins de se disperser dans une multitude d'activités de détail, le responsable du matériel et à *fortiori* le chef de l'entreprise, ne peuvent être tenus au courant de tout ce qui se passe.

C.O.D.I. a présenté à la Foire de Paris un système simple et relativement peu coûteux de représentation murale permettant au chef d'entreprise de juger d'un seul coup d'œil de « ce qui n'a pas été fait » : vidanges, graissages, révisions de pièces, rodages, etc...

Les entreprises forestières tropicales profiteront utilement de cette nouveauté, qui a été mise au point d'après une longue expérience acquise à propos de problèmes analogues dans l'industrie.

