

method

MAGAZINE DE LA MANUTENTION DE CHARGE 1.2008 Français



L'efficacité
est la source du succès



HIAB

A LA UNE : La famille XS s'agrandit – Solution ergonomique – Réductions des émissions

Proche de vous



Nous avons choisi d'appliquer une stratégie basée sur la proximité avec nos clients. Le président de Hiab, Pekka Vartiainen lui-même, se propose d'expliquer les implications de cette déclaration ambitieuse et de vous révéler la méthode Hiab. Il se propose également de résumer les efforts consentis pour atteindre un objectif tout à fait stratégique : augmenter les parts de marché du groupe Hiab en termes d'installation et de service.

Tout bien considéré, les différentes acquisitions réalisées au cours de l'année 2007 – des sociétés de vente en Australie, Croatie, Slovaquie, Hongrie et République tchèque, un fabricant de composants en Estonie et une société de service américaine – servaient un objectif commun : donner corps à la stratégie de Hiab.

Cette année, nous tâcherons d'être plus proches encore de vous. Vous découvrirez en page 17 le résumé de notre rencontre avec un de nos nouveaux clients, la société Havator établie en Finlande du Nord, qui a pris livraison de son nouveau camion équipé d'une grue auxiliaire en à peine plus de deux semaines.

Je vous souhaite une année 2008 fructueuse et pavée de nombreux défis en termes de manutention de charge !

Taina Luoto
Rédacteur en chef

Salons de vente

Venez nous rencontrer lors de salons de vente. Pour de plus amples informations, consultez le site Internet www.hiab.com.

22

MOFFETT allie
la liberté
et l'efficacité



DANS CES PAGES



Du carburant dans les veines

Le plus expérimenté des tandems pilote/copilote du championnat du monde des rallyes, tous deux originaires de Finlande et deux fois champions du monde, le pilote **Marcus Grönholm** et son copilote **Timo Rautiainen**, ont mis fin à leur carrière cette année après avoir décroché la deuxième place du championnat du monde des pilotes. Les deux hommes, qui ont entamé leur collaboration en 1995, se

sont hissés au sommet du monde automobile en concourant pour différentes équipes. Ces deux dernières saisons, ils arboraient les couleurs de l'équipe Ford.

Ce niveau de compétition demande un talent extraordinaire et des nerfs d'acier, mais l'humour permet également de se sortir de situations difficiles. En 2003, tandis que la paire Grönholm-Rautiainen amenait la voiture jusqu'aux stands entre deux étapes du rallye d'Argentine, Grönholm a rétorqué au journaliste qui lui faisait remarquer que sa voiture ne roulait que sur trois roues : « Quoi ? Quelqu'un nous a volé une roue ? »

Un autre duo finlandais, le pilote **Mikko Hirvonen** et son copilote **Jarmo Lehtinen**, poursuit sa carrière au sein de l'équipe Ford. Ils

ont remporté le dernier rallye de la saison, au Pays de Galle, ainsi que les rallyes de Norvège et du Japon. Maintenant que Grönholm et Rautiainen se sont retirés des circuits, l'équipe Ford attend beaucoup de la paire Hirvonen - Lehtinen. Et à raison, au vu de la belle saison 2007 qu'ils viennent de réaliser.

Lisez les pages 14 à 16 pour obtenir de plus amples informations sur la préparation qui se cache derrière les victoires de Ford en rallye.

Ford Focus RS WRC '07

Voiture et pilotes doivent être particulièrement endurants. Les pilotes Ford n'ont jamais été trahis par la technologie.

Spécifications :

Longueur : 4 362 mm. Largeur : 1 800 mm. Empattement : 2 630 mm. Poids minimum : 1 230 kg

- Moteur : Ford 1998 cc Pipo I4 Duratec WRC
- Quatre cylindres, 16 soupapes
- Alésage : 85 mm, Course : 85 mm
- Gestion moteur : Pi electronic
- Turbo : Garrett (avec les brides de 34 mm exigées par la FIA)
- Puissance : 300 Ch à 6 000 tpm
- Couple : 550 Nm à 4 000 tpm

Réservoir de carburant : Réservoir FT3 FIA

METHOD – MAGAZINE DE LA MANUTENTION DE CHARGE

le magazine destiné aux clients Hiab dont le tirage avoisine les 70 000 exemplaires.

La société Hiab compte dans son catalogue de produits les grues auxiliaires HIAB, les appareils à bras MULTILIFT, les grues forestières LOGLIFT et JONSERED, les hayons élévateurs ZEPRO, AMA, WALTCO et FOCOLIFT ainsi que les chariots élévateurs embarqués MOFFETT et PRINCETON PIGGY BACK®.

Les opinions exprimées par les auteurs ou par les personnes interviewées ne reflètent pas nécessairement les points de vue de Hiab. Les textes et les informations contenus dans ce magazine (à l'exception des photos) peuvent être utilisés à condition qu'il soit fait mention de la source.

Sommaire



8

Nouveaux venus
dans la famille XS

ÉDITEUR



Hiab is part of Cargotec Corporation, the world leading provider of cargo handling solutions for ports, terminals, ships and local distribution.

Hiab Oy, Central Marketing, Sörnäisten rantatie 23, P.O. Box 61, FIN-00501 Helsinki, Finlande.
Tél. : +358 204 55 4401, Fax : +358 204 55 4511

Rédacteur en chef Taina Luoto Direction de la rédaction Compositor Oy Collaborateurs PR & Werbeagentur Zeitzien-Mathieu, Ulf C Nilsson, Gerlach Fronemann Traduction Duo vertaalburo Design graphique Neutron Design Imprimerie Lönnerberg Print ISSN 1459-9627

Abonnements et changements d'adresse Hiab Oy, Central Marketing, Sörnäisten rantatie 23, P.O. Box 61, FIN-00501 Helsinki, Finlande. Tél. : +358 204 55 4401, Fax : +358 204 55 4511, www.hiab.com/feedback

Industries

4 TRAVAIL DANGEREUX POUR LES SAPEURS-POMPIERS

Une grue commandée à distance et équipée d'un grappin à dents, voici la solution à l'une des tâches les plus dangereuses dont doivent s'acquitter les sapeurs-pompiers.

9 POSITION DE FORCE EN FRANCE

JONSERED participe à la gestion des déchets sur la côte atlantique.

Clients

14 UNE ÉQUIPE DE RALLYE DYNAMIQUE

L'équipe de rallye Ford est épaulée par une organisation de 120 personnes, toutes coiffées des lauriers de la gloire.

17 COOPÉRATION ÉCLAIR

La réactivité de Hiab a influencé le choix de Havator qui recherchait un nouveau partenaire pour la manutention de charges.

22 LIBERTÉ ET EFFICACITÉ

Les clients MOFFETT en Suède et au Royaume-Uni font part de leur expérience avec ces chariots élévateurs embarqués dont la réputation n'est plus à faire.

24 PARTIR SUR DE BONNES BASES EN NORVÈGE

Au pied de l'une des plus grandes chaînes de montagnes, la société Bussbygg fabrique tous les composants des solutions de chargement qu'elle propose.

Technologie

12 ERGONOMIE DU POSTE DE TRAVAIL

Le travail de l'opérateur, assis dans la cabine de sa grue forestière pendant toute la durée de son poste, peut être paralysant et les conditions climatiques souvent difficiles viennent assombrir un peu plus le tableau. Les solutions ergonomiques peuvent se révéler d'un grand secours.

18 EFFICACE À TOUS POINTS DE VUE

On ne peut que se réjouir de l'arrivée d'un système de commande de grue qui permette de réduire la charge sur l'environnement tout en augmentant la capacité de levage et la rentabilité de l'engin.

Produits

8 LA FAMILLE XS ACCUEILLE DEUX NOUVEAUX VENUS

Nouveaux membres de la famille XS des grues auxiliaires HIAB, les grues HIAB XS 211 et HIAB XS 1055 ont été lancées à grande échelle en 2007.

Généralités

6 PLUS PROCHE DES CLIENTS

La meilleure façon d'obtenir des informations précises sur les besoins des clients en termes de manutention de charge consiste à travailler main dans la main avec ces derniers, explique le président de Hiab, Pekka Vartiainen.

21 INFORMATIONS



Un système de perçage commandé
à distance se charge des

TRAVAUX D'ANGE à la place des sapeurs-pompiers

Une grue commandée à distance avec un grappin à dents. Voici la solution à l'une des tâches les plus dangereuses dont doivent s'acquitter les sapeurs-pompiers. « Réaliser des ouvertures dans un toit pour faire sortir les gaz de combustion chauds enfermés dans un bâtiment en proie aux flammes est une tâche à la fois difficile et dangereuse », explique Sven-Olov Hansson, chef adjoint des opérations de sauvetage du service des urgences de Sundsvall-Timrå, Suède. « Nous pouvons désormais réaliser cette opération de manière beaucoup plus sûre ».

La nouvelle solution est l'aboutissement d'une collaboration entre le service des urgences de Sundsvall-Timrå et la société Hiab. « C'est Bo Elgenström, employé du service des urgences, et moi-même qui avons échangé nos opinions et nos idées avec Hiab », lance Sven-Olov Hansson. « La société Laxo Mekan a ensuite fabriqué la solution dont nous avons besoin » : une grue HIAB XS 477 commandée à distance, avec six extensions hydrauliques et un Jib 100, installée sur une plateforme démontable.

« Comme nous possédions déjà trois véhicules démontables à même de transporter la nouvelle plateforme, nous n'avons pas eu besoin

d'acheter un nouveau véhicule », explique Sven-Olov Hansson. « Cela nous a permis de minimiser les frais ».

L'importance de cet engin s'est révélée aux yeux de tous au printemps 2005 lorsqu'un bloc complet d'anciens bâtiments a pris feu dans le centre-ville de Sundsvall. « A cette époque, nous n'avions pas réussi à évacuer les gaz suffisamment rapidement, ce qui a permis au feu de se propager à la vitesse que l'on sait ».

En effet, le feu s'était propagé rapidement à travers les bâtiments via les combles et les matériaux isolants utilisés dans les murs. Si nous avions eu la nouvelle grue à notre disposition à l'époque, les dommages auraient probablement pu être contenus.

Dorénavant, des ouvertures sont systématiquement percées au début de chaque intervention incendie par mesure préventive. « Même si l'incendie se limite au rez-de-chaussée. Nous savons d'expérience que les feux peuvent se propager très rapidement une fois qu'ils se sont installés ».

Une évacuation rapide des gaz de combustion permet également d'améliorer la visibilité à l'intérieur du bâtiment en feu et simplifie le travail d'extinction en permettant aux sapeurs-pompiers

de trouver plus facilement le foyer de l'incendie. Cela facilite et accélère la lutte incendie dans son ensemble.

Une utilisation sans limite

La nouvelle grue peut être commandée à distance par une personne se trouvant dans une nacelle. De cette position de sécurité, l'opérateur peut manipuler la grue avec une grande précision afin d'écraser les matériaux de recouvrement à l'aide du grappin à dents et de créer ainsi des ouvertures qui permettront d'évacuer les gaz de combustion. La grue affiche une portée de 30 mètres en hauteur ou de 26 mètres sur les côtés. Le jib de huit mètres de long permet même d'atteindre une certaine distance sur les toits plats. « Etant donné les dimensions exceptionnelles qu'elle affiche, la grue peut atteindre sans encombre les toits de bâtiments à huit étages », explique Sven-Olov Hansson.

Autrefois, ces opérations étaient réalisées manuellement par les sapeurs-pompiers eux-mêmes. Ainsi, au-delà des risques inhérents à la réalisation d'ouvertures sur les toits qui coiffent des foyers d'incendie, les combattants du feu devaient parfois avancer sur des toits enneigés et glissants à des hauteurs vertigineuses. Une tâche extrêmement dangereuse s'il en est.

La grue peut également être utilisée dans d'autres situations. « Nous ne sommes limités que par notre imagination », affirme Sven-Olov Hansson. « Nous pouvons utiliser la grue après les tempêtes afin de restaurer les toitures endommagées, réparer les grands panneaux de signalisation ou déblayer les arbres déracinés, pour ne citer que quelques exemples ».

Comme trois hommes par équipe sont formés à l'utilisation de la grue, nous envisageons déjà d'ajouter de nouveaux outils hydrauliques afin de pouvoir réaliser d'autres tâches. La nouvelle grue représente un atout incontestable en termes de sécurité et d'efficacité pour le service des urgences de Sundsvall-Timrå. ■

Texte : Ulf C Nilsson

Photos : Per Trané

REUX

Plus proche des clients

La meilleure façon d'obtenir des informations précises sur les besoins des clients en termes de manutention de charge consiste à travailler main dans la main avec ces derniers.



« Pour être leader du marché, il faut être leader du secteur des technologies », remarque Pekka Vartiainen.

H iab a choisi de travailler en étroite collaboration avec ses clients. **Pekka Vartiainen**, le président de Hiab, reconnaît que de nombreuses sociétés affichent le même objectif mais que, dans la plupart des cas, les actes ne prennent pas le relais des mots.

Alors comment une décision prise dans le siège de Hiab à Helsinki, en Finlande, se traduit-elle concrètement pour les clients établis en République tchèque, en Australie, au Canada et dans tous les autres pays où sont commercialisés les produits Hiab ?

« Contrairement à ses concurrents immédiats, Hiab présente une structure organisationnelle fondée sur la vente directe de ses produits et de ses services par l'entremise de ses sociétés de vente. Ce système nous permet d'entretenir de meilleures relations avec nos clients », explique Vartiainen.

Il ajoute que cette politique est déjà en place et que l'on peut en observer les effets, comme en Australie par exemple, où Hiab a récemment racheté son importateur historique, BG Crane Pty. Ltd. De fait, Hiab Australie occupe aujourd'hui une solide position sur le marché de la manutention de charge. La société affiche en effet une bonne couverture géographique, et sa gamme d'équipements de manutention de charge couvre l'ensemble de l'offre Hiab. De plus, la société assure la plupart du temps l'installation et l'entretien des équipements qu'elle a vendus.

90 % des solutions de manutention de charge pour les camions, ce qui nous offre le loisir d'écouter attentivement le client plutôt que de lui proposer un produit prédéfini. Nous pouvons ensuite réfléchir ensemble à la solution de manutention de charge la mieux adaptée aux besoins de ce client particulier ».

Vartiainen reconnaît que la simplicité apparente de ce système cache une toute autre réalité. Il se garde d'ailleurs de dire que l'entreprise a d'ores et déjà atteint son objectif et que le modèle d'exploitation a été affiné en conséquence. Il n'est pas facile de changer les mentalités et il reste encore beaucoup de travail à faire.

« Nous avons fait des progrès, mais nous sommes encore loin d'en avoir terminé. J'aime à rappeler aux employés Hiab qu'ils ont deux oreilles et une bouche, ce qui leur permet d'écouter davantage qu'ils ne parlent. En effet, nous devons être à l'écoute de nos clients avant toute autre chose ».

C'est ainsi que Hiab glane des informations précises sur les besoins des clients dans les différentes zones géographiques et les nombreux groupes d'utilisateurs. Prenons d'ailleurs note de l'extrême diversité des marchés. Citons l'exemple de la demande en termes de solutions de manutention de charge en Europe occidentale et en Amérique du Nord, elle est entièrement différente de celle qui caractérise les marchés en plein essor du Moyen-Orient et de l'Asie. Il est essentiel que le département « Développement Produit » de Hiab soit au fait des dernières tendances du secteur.

La question est également abordée dans le rapport annuel de l'entreprise, qui rappelle que Hiab examine actuellement les possibilités d'asseoir sa présence sur les marchés en plein essor et ce, en ajoutant dans son assortiment des équipements de manutention de charge plus simples.

Adapter le produit aux conditions locales, tel est le grand défi pour Hiab.



« C'est l'illustration parfaite de ce qu'implique une collaboration étroite avec le client. Désormais détenue par Hiab, la société est en passe de développer ses opérations plus avant, ce qui se traduit par un meilleur service pour nos clients australiens ».

Cette année, Hiab a pris des mesures similaires en Croatie, en République tchèque, en Hongrie et en Slovaquie.

« Nous rachetons nos importateurs afin de tisser des liens plus directs avec nos clients. Cela nous permet également de développer nos activités dans ces pays », précise Vartiainen avant d'ajouter que cette présence locale accrue s'inscrit dans le cadre de la stratégie mise en place par Hiab afin d'accroître de manière significative ses activités d'installation et d'entretien.

Des solutions à des besoins réels

Le tissage de liens directs permet de mieux comprendre les besoins des clients. L'importance de ces liens va croître en même temps que le géant finlandais. Hiab, le fournisseur de lignes de produits, se transforme en Hiab, le fournisseur de solutions.

« Cette aspiration n'a rien d'unique ; nombre d'entreprises affichent ce même objectif », remarque Vartiainen, avant de souligner que le changement de philosophie qui s'opère actuellement chez Hiab se retrouve dans les faits.

« Nos quatre lignes de produits représentent environ

« Adapter le produit aux conditions locales, tel est le grand défi que Hiab, et les autres entreprises occidentales, doivent relever. A cet égard, la formule « plus proche des clients » demande une évolution importante des mentalités en termes de développement produit. Ce défi se retrouve également dans la problématique qui entoure le processus et le lieu de fabrication et d'assemblage des produits et ce, afin de proposer un prix en phase avec le marché », continue Vartiainen.

Investir davantage dans le développement produit

Hiab est le leader mondial de son secteur, avec une part de marché avoisinant 20–25 %. Mais la barre a été placée encore plus haut : Hiab veut devenir le leader du marché sur l'ensemble des groupes de produits et des zones géographiques.

« Notre objectif est de devenir leader sur les marchés internationaux et locaux. Un objectif ambitieux compte tenu du nombre de marchés à travers le monde », s'amuse Vartiainen.

Il rappelle que pour être leader de marché, Hiab doit également être leader technologique dans son secteur. C'est pourquoi l'entreprise augmente constamment ses investissements dans la recherche et le développement.

« Ces investissements nous permettent de garantir notre position de leader dans le secteur des technologies essentielles et nouvelles. Dans le développement produit, il est crucial de comprendre les besoins actuels du client mais aussi de savoir anticiper sur les besoins futurs. A l'avenir, le développement produit tendra à s'orienter vers des zones géographiques spécifiques. Il nous faudra donc, une fois encore, être plus proches des clients ». ■

Texte : Compositor/Sami Laakso

Photo : Tomi Parkkonen

La grue HIAB XS 211 est une des plus grandes grues pouvant être installée sur un camion à deux essieux, sans ajouter de vérin d'appui supplémentaire.



La famille XS accueille deux nouveaux venus

Nouveaux membres de la famille XS des grues auxiliaires HIAB, les grues HIAB XS 211 et HIAB XS 1055 ont été lancées à grande échelle en 2007.

Les nouvelles grues auxiliaires Hiab ont tout d'abord été présentées en interne au mois de juin à Saltsjöbaden, en Suède. Plus qu'un simple lancement de produits, l'évènement se voulait également l'occasion de présenter et d'aborder les projets futurs de l'entreprise.

« Nous voulions profiter de l'occasion pour rappeler que Hiab est plus qu'un simple fournisseur de produits. Nous cherchons aujourd'hui à proposer des solutions clés en main qui répondent aux exigences des clients, la grue elle-même ne représentant qu'un élément de cette solution », explique **Harri Ahola**, vice-président directeur, Grues.

Des nouvelles tant attendues

Ces nouveaux venus dans la famille des grues auxiliaires Hiab viennent étoffer un peu plus le catalogue du fabricant finlandais. « Nos clients attendaient des solutions Hiab dans ce secteur et nous pouvons aujourd'hui répondre à ces attentes », commente Eduardo Calejero, vice-président, ventes & marketing, Grues auxiliaires.

Les produits ont été présentés sous un tonnerre d'applaudissements. Les lancements locaux, qui ont été réalisés tout au long de l'automne, portaient une attention particulière aux clients locaux et aux conditions qui prévalent dans chaque marché.

La plus grande grue auxiliaire du moment

La série XS des grues auxiliaires HIAB compte aujourd'hui 28 tailles différentes et offre de nombreux jibs. La nouvelle grue HIAB XS 1055 est la plus grande grue jamais commercialisée par Hiab. Elle peut atteindre, avec son jib, une hauteur de près de 32 mètres. La grue, qui peut recevoir jusqu'à dix extensions hydrauliques, affiche une portée de près de 24 mètres à laquelle elle peut manipuler des charges pouvant atteindre 2,5 tonnes.

Combiné à une pompe variable, le système de commande unique de Hiab permet de réduire la consommation de carburant, ce qui se traduit par des économies budgétaires et un impact moindre sur l'environnement. La grue XS 1055 est également équipée du plus performant des systèmes de com-

mande, le HiPro. Les composants électroniques offrent, si besoin est, une capacité de levage supplémentaire tout en garantissant la fluidité et la rapidité des mouvements de la grue.

D'autre part, un système électronique sera bientôt proposé sur l'ensemble des modèles équipés de composants électroniques. Ce système, baptisé Boom Deployment Assistant (Assistant au Déploiement de la Flèche - BDA), contrôle les mouvements de la grue au moment où celle-ci entre et sort en position de stationnement. Cette fonction permet de minimiser les risques liés à ces mouvements.

Grue polyvalente pouvant recevoir jusqu'à huit extensions hydrauliques

L'autre nouveau membre, la grue XS 211, est une des plus grandes

Position de force en France

– JONSERED participe à la gestion des déchets sur la côte atlantique

De nombreuses villes balnéaires voient leur population décupler pendant l'été. Tel est le cas d'une agglomération de cinq villages situés sur la côte atlantique française. Le magazine Method était présent lors de la présentation du nouveau véhicule de ramassage des déchets avec grue JONSERED mis à la disposition des conseils municipaux.

La Côte de Lumière se trouve en Vendée, au sud de Nantes. C'est ici que les communes de Brem-Sur-Mer, Brétignolles-Sur-Mer, Le Fenouiller, Sainte-Croix-de-Vie et Saint-Hilaire-de-Riez ont décidé d'unir leurs forces et de créer la « Communauté de Communes Côte de Lumière », afin de proposer aux riverains des services toujours plus efficaces et plus rentables.

Le problème auquel cette station balnéaire et beaucoup d'autres sont confrontées repose sur l'incroyable différence de population qui sépare la saison haute de la saison basse. **Jacques Fraisse**, président de la commission environnementale des conseils municipaux : « Nous devons assurer des services publics et gérer le ramassage des déchets de

plus de 270 000 résidents, alors que nous ne comptons que 27 000 habitants pendant l'hiver, c'est-à-dire un dixième de ce chiffre. Cela se traduit par des coûts très élevés pour l'achat des équipements nécessaires à la gestion des besoins en haute saison ». Les véhicules locaux de ramassage des déchets travaillent généralement toute la journée le dimanche ainsi que les jours fériés.

A vrai dire, la gestion des déchets ménagers présente à elle seule des difficultés majeures pour les cinq municipalités. Il faut donc aménager des infrastructures de gestion des déchets afin que les résidents ne soient pas tentés de jeter leurs ordures dans la nature ou à côté de conteneurs déjà remplis. Le tri des déchets doit également être assuré normalement, y compris pour les « conteneurs à déchets » alloués à chaque habitation. Le conseil municipal publie à cet effet un magazine contenant des informations d'ordre général et d'autres plus spécifiques. Qui plus est, des brochures reprenant les horaires et les itinéraires de ramassage des véhicules sont distribuées dans les cinq communes.

Mais cela ne suffit pas. **Marc Bonnion**, responsable du département environnement : « Nos experts sillonnent régulièrement les rues avant le vidage des conteneurs afin de vérifier le contenu des poubelles. Si des déchets ont été placés dans le mauvais conteneur, les poubelles sont étiquetées et ne sont pas ramassées. Dans l'après-midi, des conseillers se rendent alors dans les foyers concernés afin d'expliquer la raison pour laquelle les poubelles n'ont pas été ramassées mais aussi pour proposer des solutions au problème. Le taux d'erreur a considérablement chuté depuis la mise en place de ce système, il avoisine actuellement les 20 % ». Les déchets ramassés sont recyclés au maximum. Marc Bonnion : « Cela nous permet de compenser certains de nos coûts et d'offrir aux résidents un service plus rentable ».

La grue HIAB XS 1055 est la plus grande grue jamais commercialisée par Hiab.

grues pouvant être installée sur un camion à deux essieux sans ajouter de vérin d'appui supplémentaire. Pouvant accueillir jusqu'à huit extensions hydrauliques, cette grue polyvalente est proposée avec le système de commande manuel Duo ou Pro ou avec le système de commande à distance HiDuo ou HiPro.

Les deux nouveaux membres de la famille Hiab portent la marque de la série XS : ces grues sont très compactes et légères par rapport aux prestations qu'elles fournissent. ■

Texte : Ulf C Nilsson

Photos : Boman Communication

Le conducteur utilise l'ascenseur conforme aux normes européennes pour accéder à la plateforme depuis laquelle il peut manipuler la grue JONSERED 1620 Z avec un excellent point de vue.

- ▶ Des sites de tri pour les quatre principales catégories de déchet (papier/carton, plastiques/emballages, verres et compost) ont été mis en place dans les cinq communes. Certains sites sont établis au carrefour d'axes routiers et sont protégés par des châssis tubulaires, tandis que d'autres sites, situés à proximité des plages, des berges ou du centre des villages, sont enterrés et ne sont reconnaissables qu'aux tubes en acier inoxydable dans lesquels les déchets peuvent être déposés.

Les cinq communes disposent d'une flotte de 13 véhicules de ramassage des déchets. Au total, le site prend en charge 900 conteneurs à déchets. Début mai, un nouveau véhicule est venu rejoindre la flotte. Il affiche des dimensions impressionnantes par rapport au nombre officiel d'habitants. Il s'agit d'un Mercedes-Benz Actros 2541 (8x2) Euro 5 avec essieux relevables et traînés.

Sur cinq régions

Ce développement a été initié par le constructeur d'engins Blanchard SAS (www.groupe-blanchard.com) dont le siège est établi à Changé, près du Mans, et qui compte des filiales à Nantes et Cholet. Blanchard SAS est un partenaire privilégié de Hiab France depuis 30 ans. Blanchard distribue et assemble des grues HIAB et JONSERED, ainsi que des appareils à bras MULTILIFT et des chariots élévateurs embarqués MOFFETT dans la Mayenne, le Maine et Loire, la Sarthe, la Vendée et les Deux-Sèvres. Ce n'est pas un hasard si la « Communauté des Communes » a souhaité que son nouveau véhicule soit équipé d'une grue de recyclage JONSERED 1620 Z Type. Distributeur exclusif Hiab France depuis 1989, Blanchard avait vendu près de 200 unités sur sa zone au cours de cette période au mois de mai 2007 (grues HIAB et JONSERED, appareils à bras MULTILIFT). Alors que Blanchard Carrosserie Industrielle SAS avait vendu 185 grues JONSERED sur ses trois sites en 2006, le cahier de commande affichait déjà 120 unités Hiab au mois de mai 2007.



Dans l'ensemble, JONSERED affiche une forte présence sur le marché français. Selon **Michel Poirson**, directeur des ventes et responsable de la gamme JONSERED chez Hiab France, 45 % des grues sont utilisés dans l'industrie forestière et 55 % dans le recyclage. Hiab France compte 20 agents exclusifs dans le pays, la garantie d'un service rapide sur l'ensemble du territoire grâce aux filiales et aux réparateurs autorisés. Sur la région parisienne, Hiab France dispose également de ses propres centres d'entretien.

Position de force en Vendée

Société partenaire de Hiab France, Blanchard SAS est spécialisée dans l'aménagement de bateaux, de camions-bennes et de véhicules de ramassage de déchets. Elle dispose de son propre atelier de peinture dans ses locaux du Mans. Le groupe d'entreprises dirigé par **Jean-Philippe Galand** compte 30 employés extrêmement qua-



**Très simple
d'utilisation, la
grue JONSERED
offre une
extrême
précision.**



« J'apprécie tout particulièrement la vitesse de réaction des composants hydrauliques », explique l'opérateur Denis Leroy (à gauche). A droite, Michel Poirson, Hiab France.

lifiés. La position de force qu'occupe Blanchard sur le marché régional et la modernité de ses infrastructures ont indéniablement joué en sa faveur dans l'octroi du contrat de partenariat avec les conseils municipaux pour le nouveau camion de ramassage des déchets. N'oublions pas de mentionner que la société peut travailler sur les châssis de tous les constructeurs de véhicules et que, en sa qualité de spécialiste des systèmes hydrauliques, elle assure également l'entretien et les réparations de tous les types et de toutes les marques de grues, grues auxiliaires et camion-benne sur le site même du client.

Le nouveau camion a été assemblé sur le site Blanchard de Cholet, où le directeur et responsable des ventes **Didier Briand** a su gagné la confiance d'un grand nombre de clients sur son territoire de vente.

Le camion Mercedes-Benz Actros 3541 (8x2) représente un investissement de 192 320 euros. La construction à deux conteneurs (2/3 -

1/3) peut être inclinée vers l'arrière et comprend deux volets qui, grâce à un système hydraulique, peuvent être pliés latéralement selon un angle de 270°. Le conducteur utilise l'ascenseur conforme aux normes européennes pour accéder à la plateforme depuis laquelle il peut manipuler la grue JONSERED 1620 Z avec un excellent point de vue. La grue JONSERED 1620 Z a été spécialement développée pour les sites de gestion des déchets. Un système Kinshofer KM 921 a été installé sur la grue pour le levage, l'ouverture et la fermeture des conteneurs à déchets.

Démonstration véhicule

Didier Briand (Blanchard SAS) et Michel Poirson (Hiab France) ont assisté à la remise officielle des clefs du nouveau véhicule de ramassage des déchets. **Patrick Nayl**, maire de St. Hilaire, Jacques Fraisse, député maire chargé de l'environnement, Marc Bonnion, député chargé des sites de traitement des déchets ainsi que d'autres spécialistes du site de traitement des déchets étaient également présents.

Le magazine Method a assisté à la cérémonie et a même pu accompagner le nouveau véhicule sur sa tournée. **Denis Leroy** (34), le conducteur, ne tarissait pas d'éloges sur l'équipement : « Il est très facile à manœuvrer grâce à son essieu relevable et traîné et son design très compact. Il offre également un environ-

nement de travail très agréable ». Il continue en louant le design et la facilité d'accès à la plateforme des véhicules Blanchard : « Je n'ai plus besoin de grimper à l'échelle, je peux accéder à la plateforme en toute sécurité grâce à l'ascenseur. J'ai une très bonne vue depuis mon poste de commande ». A propos de la grue JONSERED : « Les commandes sont logiques et simples à utiliser. J'apprécie tout particulièrement la vitesse de réaction des composants hydrauliques ».

Denis Leroy doit faire preuve d'une grande précaution lorsqu'il pénètre dans les sites de traitement des déchets : « Les espaces sont souvent bloqués par des voitures. La capacité de levage de la grue se révèle très utile dans ces conditions. En effet, elle peut lever des charges pouvant atteindre 2 100 kg et affiche une portée maximale de huit mètres. Cela me permet de manipuler des conteneurs au-dessus de la cabine du conducteur. Très simple d'utilisation, la grue JONSERED est également très précise ». Le modèle 1620 Z est hydrauliquement extensible. Des nouvelles fonctionnalités qui se sont rapidement révélées très utiles pour le coordinateur des activités de recyclage car, pour rejoindre un des centres de ramassage des déchets, il lui fallait emprunter un sens interdit et contourner une voiture qui bloquait le passage vers le site suivant. ■

Texte et photos : Gerlach Fronemann

L'usine de Loglift Jonsered établie à Salo, dans l'ouest de la Finlande, travaille dans le secteur des grues forestières depuis 1965. L'ergonomie a toujours été au centre des préoccupations dans cette usine en avance sur son temps.

« Nous disposons de notre propre département recherche et développement, mais les travaux sur l'ergonomie impliquent tout le monde, y compris les clients qui nous font part de leur besoins et de leurs exigences », explique **Kalevi Sjöholm**, directeur du développement chez Loglift Jonsered.

Près de 80 % des grues forestières embarquées LOGLIFT et JONSERED sont équipés d'un

accès de l'opérateur. Ce dernier peut également choisir entre la porte frontale et la porte latérale, suivant la situation.

Près de 80 % des accidents impliquant des grues forestières ont lieu lorsque l'opérateur monte ou descend de son poste de commande. Les barreaux antidérapants et les barres de maintien réduisent considérablement le risque de chute. Ils permettent à l'opérateur de se hisser jusqu'à son poste de commande et le protègent pendant le chargement des rondins : si un rondin venait buter contre le siège de l'opérateur pendant une manutention, les jambes de l'intéressé seraient protégées par les barres.

Dans le classement des accidents les plus

Siège breveté

Le siège des grues auxiliaires est une leçon d'ergonomie à lui seul ; aussi bien dans la version ouverte que dans la version avec cabine. Il a été pensé comme un soutien lombaire. Il est également chauffant, une option particulièrement appréciée des opérateurs pendant les mois les plus froids de l'année. Il tient chaud et ne craint pas l'humidité.

« La hauteur et la profondeur du siège sont faciles à régler. Loglift Jonsered a breveté son mécanisme. La position et l'angle des pédales et des leviers sont également réglables, et comme le mouvement des leviers et la force de commande des distributeurs ont été optimisés, il est possible d'utiliser plusieurs leviers simultanément. Les cabines des grues sont proposées avec nos systèmes de commande mécaniques brevetés, les systèmes de commande électroniques numériques sont proposés en option. Ils demandent encore moins d'effort pour commander la grue et permettent à l'opérateur de régler la vitesse du mouvement », renchérit Sjöholm.

Position de travail ergonomique

siège colonne derrière ou à côté de la flèche. Cependant, de plus en plus de grues forestières sont livrées avec une cabine.

« Phénomène purement scandinave à l'origine, la cabine se fait de plus en plus populaire aux Etats-Unis et en Europe centrale, dans les régions où les opérateurs doivent se protéger du froid et de la pluie », précise Sjöholm avant de se lancer dans une énumération des avantages qu'offrent les grues forestières LOGLIFT et JONSERED en termes d'ergonomie.

Des ajustements pour le confort de l'opérateur

« De bas en haut, l'échelle est la première chose que nous remarquons. Elle a été conçue pour faciliter l'accès de l'opérateur jusqu'à son poste de commande. Elle offre des barreaux plus larges, moins espacés et recouverts d'une surface brute qui empêche le gel ou la neige de s'accumuler », assure Kalevi Sjöholm.

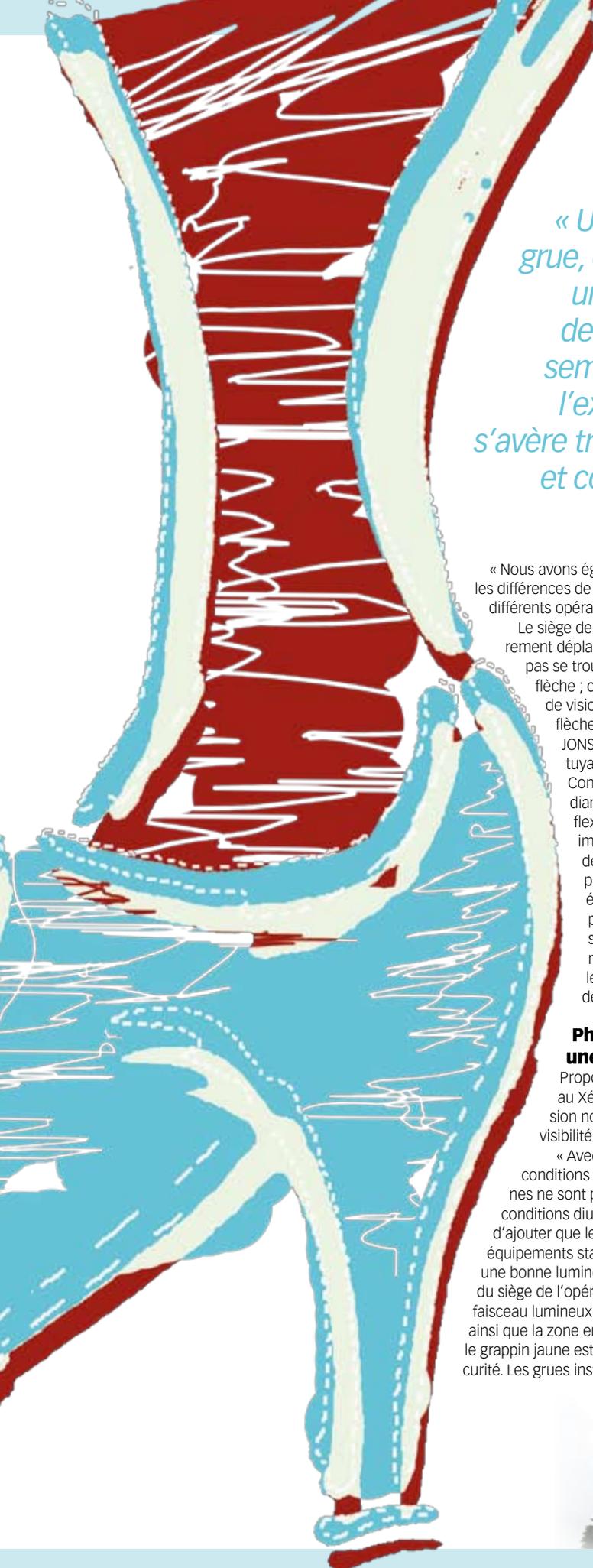
Sur les grues avec cabine, les leviers de commande peuvent être déplacés afin de faciliter

Charger du bois est une activité plus contraignante qu'il n'y paraît : le travail de l'opérateur, assis dans sa grue forestière pendant toute la durée de son poste, n'est pas moins paralysant qu'un travail de bureau, et les conditions climatiques souvent difficiles viennent assombrir un peu plus le tableau. Les solutions ergonomiques peuvent se révéler d'un grand secours.

répandus, arrivent à la seconde place les accidents qui surviennent pendant l'entretien des grues forestières. Ces activités ont été sécurisées par la pose d'une surface antidérapante sur des plateformes d'entretien qui ont d'ailleurs été agrandies.

« Qui plus est, les distributeurs ont été placés de manière à offrir un accès direct depuis le sol ou depuis la plateforme d'entretien », précise Sjöholm.





« Une cabine de grue, c'est comme une chaussure de femme : elle semble petite de l'extérieur, mais s'avère très spacieuse et confortable de l'intérieur ».

« Nous avons également pris en compte les différences de morphologie entre les différents opérateurs », ajoute-t-il.

Le siège de l'opérateur peut être légèrement déplacé latéralement afin de ne pas se trouver directement derrière la flèche ; ce qui augmente son champ de vision. Extrêmement fines, les flèches des grues LOGLIFT et JONSERED sont flanquées de tuyaux sur toute leur longueur. Contrairement aux flèches, le diamètre des tuyaux et des flexibles est relativement important, ce qui permet de minimiser les pertes de pression. Cette configuration évite les pertes d'énergie et permet aux tuyaux de ne pas surchauffer, ce qui limite les risques de brûlures lorsque les opérateurs touchent accidentellement les tuyaux.

Phares au Xénon pour une meilleure visibilité

Proposés en option, les phares au Xénon donnent une dimension nouvelle au concept de visibilité :

« Avec les phares au Xénon, les conditions de chargement nocturnes ne sont plus très différentes des conditions diurnes », lance Sjöholm, puis d'ajouter que les lampes halogènes des équipements standard offrent également une bonne luminosité. Placé au-dessus du siège de l'opérateur et sur la flèche, le faisceau lumineux éclaire la charge à soulever ainsi que la zone environnante. D'autre part, le grappin jaune est très visible dans l'obscurité. Les grues installées sur les portueuses

sont généralement noires, à l'instar de nombreux autres équipements Hiab, mais leur finition mate ne réfléchit pas la lumière dans l'obscurité et ne fatigue donc pas les yeux.

Les opérations sont également facilitées par le fait que les équipements LOGLIFT et JONSERED permettent à l'opérateur de commander les vérins d'appui depuis son poste de commande. D'autre part, les composants hydrauliques ajoutent à la facilité d'utilisation, grâce aux mouvements souples et précis qui permettent de contrôler confortablement la grue tout en minimisant les contraintes qui pèsent sur l'opérateur et le matériel.

Une cabine, c'est comme une chaussure de femme

Les grues forestières avec siège en plein air peuvent être équipées d'un abri qui se place derrière l'opérateur et qui recouvre sa tête, afin de le protéger de la pluie et du vent. Les grues avec cabine ne se formalisent pas des conditions climatiques.

« Les cabines sont équipées d'un chauffage et d'un ventilateur de série, la climatisation est proposée en option », explique Kalevi Sjöholm.

Il compare la cabine à la chaussure d'une femme : elle semble petite de l'extérieur, mais s'avère très spacieuse et confortable de l'intérieur.

« Sur les grues équipées d'une cabine, les distributeurs ont été placés à l'extérieur, de sorte que l'odeur, le bruit et la chaleur ne s'immiscent pas à l'intérieur de l'espace réservé à l'opérateur. De plus, les parois et le toit de la cabine ont été réalisés dans des matériaux antibruit. Quant au matériau choisi pour le plancher, nous avons opté pour un produit facile à nettoyer », avance Sjöholm.

Et la liste continue : « Les leviers et les boutons-poussoirs ont été placés à proximité du siège. Un cylindre hydraulique fait monter et descendre la cabine sur un axe diagonal ; l'oscillation causée par le mouvement d'accordéon sur la diagonale arrière est réduite, ce qui diminue les forces exercées sur l'opérateur ».

Et à l'instar des chaussures, une attention particulière a été dévolue au design. Par exemple, le pare-brise de la cabine est courbé, bien plus qu'un simple effet de style.

« Incassable et antireflet, le verre en polycarbonate accroît la visibilité et l'espace dans la cabine », conclut Sjöholm. ■

Texte : Compositor/Tiia Teronen

Illustration : Topi Saari





John Millington, responsable logistique : « Le plus important en termes de logistique, c'est d'anticiper et de comprendre les besoins que demande l'ensemble d'une opération. C'est tellement grisant de voir une opération où tout s'enchaîne sans écueil ».



John Godber, contrôleur de pièces : « C'est génial de voir que vos efforts contribuent à faire avancer l'ensemble de l'équipe. Je suis fier d'être responsable des pièces détachées ».

Dans les coulisses de la plus dynamique

des équipes de rallye

L'équipe de rallye Ford est épaulée par une organisation de 120 personnes, toutes coiffées des lauriers de la gloire.

L'équipe Ford, qui avait été couronnée pour la dernière fois championne du monde des constructeurs en 1979, a retrouvé la plus haute marche du podium en 2006 et 2007. L'équipe est également passée très près en 2007 d'une victoire dans le championnat du monde des conducteurs.

La compétence et le professionnalisme des membres de l'équipe de rallye Ford sont mis constamment à rude épreuve afin de réaliser la course parfaite. Les pilotes s'acquittent de leur tâche avec un grand professionnalisme, mais la victoire dépend également des préparations et du travail réalisé en amont par l'ensemble de l'équipe. La victoire vient récompenser le travail accompli sur le rallye mais aussi sur l'ensemble de l'année.

Tous les membres de l'équipe Ford prennent leur tâche très au sérieux et sont extrêmement motivés. Bien que chacun des membres de

l'équipe doit accomplir un travail bien particulier, tous sont prêts à intervenir dans d'autres secteurs si besoin est. Une équipe de rallye se veut la somme de multiples compétences et d'un grand savoir-faire, c'est pourquoi il est important de disposer d'une équipe très diversifiée.

Dès la fin d'un rallye, il faut se préparer à rejoindre la prochaine étape. Mais que se passe-t-il entre les courses ? Quel travail réalise l'équipe tout au long de la saison afin d'enregistrer des victoires ?

Responsable rallyes, **David Simpson** de M-Sport Ltd, est en charge de l'équipe de rallye Ford 24 heures sur 24, 7 jours sur 7, d'une étape à l'autre. Son domaine de compétence englobe la gestion de l'équipement et du personnel ainsi que, d'une manière plus générale, les repas et la préparation des stands. Simpson doit s'assurer que les personnes compétentes



Alex Mottram, technicien de rallye : « La mise en place d'une chaîne de communication directe et claire est la première préoccupation du technicien et de l'équipe dans son ensemble. Les informations doivent circuler rapidement ».



M-Sport a acheté son premier chariot élévateur embarqué MOFFETT il a deux ans de cela.



David Simpson, responsable rallyes : « La rapidité et les qualités organisationnelles sont essentielles dans mon travail. Je dois être à même de prendre des décisions rapidement et en toute connaissance de cause ».

Milly, George et Malcolm parcourent le monde avec le reste de l'équipe Ford.



réalisent les bonnes activités au bon moment, et que l'équipe est prête à gérer les situations difficiles.

Son travail est parfois très contraignant, mais Simpson assure qu'il exerce le plus beau métier du monde.

« C'est un travail parfait pour celui qui n'aime pas la routine et qui est prêt à donner 100 % tous les jours. C'est la seule manière de garantir un niveau de motivation suffisant car ce travail est synonyme d'engagement à long terme et de situations en constante évolution ».

Simpson arrive sur le site quelques jours avant le début du rallye afin de s'assurer du bon déroulement des préparatifs.

« Tout est une question de préparation et de planification. Les listes de contrôle sont essentielles car on répète les mêmes activités à longueur d'année », souligne Simpson.

Incontestablement le plus efficace des membres de notre équipe

Etant donné la quantité de marchandises à transporter, pour la plupart très lourdes, l'équipe dépense une énergie considérable à déplacer des équipements divers et variés. Les remorques étaient autrefois chargées et déchargées manuellement, ou à l'aide d'engins de location, jusqu'à ce que M-Sport décide d'acheter son premier chariot élévateur embarqué MOFFETT, il y a maintenant deux ans de cela.

Simpson affirme que le chariot élévateur embarqué facilite et accélère à la fois le travail de l'équipe. Il permet aux différents membres de l'équipe de se concentrer davantage sur leur propre domaine de compétence. Cette année, l'équipe utilise le dernier modèle, le M5 25.3LT.

Tom Lindsay, chef de l'équipe des techniciens de préparation, explique que le nouveau



Keith Adlard, responsable de la voiture de Mikko Hirvonen : « Le travail d'équipe exige de nous que nous soyons honnêtes et proactifs vis-à-vis des pilotes et des autres membres de l'équipe ».

chariot élévateur MOFFETT est un atout incontournable car il permet de charger et de décharger les remorques latéralement, alors que la fourche extensible permet de charger les équipements de paroi à paroi.

M-Sport utilise un ancien modèle pour les longs trajets, le nouveau modèle étant essentiellement mis à contribution sur les étapes européennes qui nécessitent le transport de davantage d'équipement.

« Le chariot élévateur embarqué se révèle l'accessoire idéal pour ce genre de travail. Son extrême flexibilité présente également un avantage indéniable car le chariot peut être chargé à tous moments ».

L'équipe de Lindsay commence une semaine avant le départ de chaque course par mesurer les stands à construire et décharger les équipements. Les éléments de base sont les premiers installés, comme les tentes et les remorques de maintenance. Ensuite peut démarrer le véritable déchargement des marchandises. L'équipe vérifie également que les différents éléments structurels ont été correctement installés.

John Godber est responsable des pièces de rechange et de leur inventaire. Une remorque spéciale, bondée d'étagères remplies de boîtes, est réservée aux pièces détachées. Le travail de Godber commence dès que le camion arrive à destination, pour ne s'arrêter qu'une fois les différentes pièces rangées exactement à la place qui était la leur.

« Nous pouvons trouver immédiatement n'importe quelle pièce. Nous ne pouvons pas nous permettre de perdre du temps, surtout pendant une course. C'est pourquoi nous conservons toujours les différentes pièces exactement à la même place ».

L'importance des pièces détachées est également visible dans le fait que toutes les pièces, même les plus volumineuses, sont conservées en double exemplaire. Ainsi, si une pièce de rechange est utilisée, l'équipe dispose encore d'une pièce de secours.

EN 2007, LE CHAMPIONNAT DU MONDE DES RALLYES DE LA FIA

comptait 16 rallyes disputés sur cinq continents et répartis sur 12 mois. Les rallyes de trois jours couvraient jusqu'à 1 200 km, avec 350 km de pilotage pur sur des routes goudronnées, enneigées, verglacées, déformées et parfois rocailleuses.

Sous les couleurs de la BP-Ford World Rally Team, Ford a présenté deux Focus RS World Rally Cars sur les 16 étapes du championnat, conduites sur la paire double-championne du monde Marcus Grönholm et Timo Rautiainen et leurs compatriotes finlandais Mikko Hirvonen et Jarmo Lehtinen. L'équipe est dirigée par M-Sport, partenaire de longue date et usine en charge des projets de rallye du constructeur automobile américain. L'équipe BP-Ford World Rally Team, qui est établie sur le site de Dovenby Hall de M-Sport, dans le nord-ouest de l'Angleterre, travaille avec Ford Motor Company depuis 1997.

www.ford.co.uk/ie/wrc
www.m-sport.co.uk

Un savoir-faire irremplaçable

Douze techniciens travaillent sur les voitures avant et pendant le rallye. **Alex Mottram**, un des techniciens en question, a rejoint l'équipe comme apprenti dès la fin de ses études, il y a six ans de cela.

« La meilleure façon de devenir un professionnel averti, c'est de commencer comme apprenti. Etant donné la vitesse à laquelle la technologie évolue, il faut travailler constamment dans le secteur en question pour rester à la page ».

Mottram explique que le plus difficile dans son travail consiste à suivre la rapide évolution des différents aspects techniques. Mais les difficultés sont faites pour être surpassées, et il explique combien il adore travailler sur les voitures. Au début de la course, Mottram rejoint les stands réservés aux voitures. Il passe également énormément de temps entre les rallyes à travailler

sur les bolides, il y a toujours quelque chose à réparer ou à peaufiner.

Keith Adlard, le technicien responsable de la voiture de Mikko Hirvonen, travaille en étroite collaboration avec les autres techniciens et les pilotes. Sa responsabilité première consiste à entretenir la voiture de Hirvonen et à résoudre les éventuels problèmes techniques. Adlard connaît donc la voiture de Mikko comme sa poche.

« Mon travail consiste à préparer les différentes pièces dont ont besoin les mécaniciens. Ils n'ont plus qu'à enfiler leur tenue et à se mettre au travail. Dans cette activité, comme dans toutes les activités liées au rallye, il ne faut pas perdre la moindre seconde ».

Les détails qui font la différence

L'organisation de l'équipe pendant le rallye demande une rigueur exceptionnelle. **John Millington**, responsable logistique de l'équipe, explique qu'il réserve les chambres d'hôtel et la zone des stands pour l'année suivante dès la fin de la course.

« On ne peut pas se permettre de perdre du temps. Tout doit être prêt pour la saison suivante. Après tout, les années sont courtes quand vous disputez 16 étapes du championnat du monde des rallyes réparties sur cinq continents ».

D'un point de vue logistique, tous les pays sont différents. Millington estime qu'il est plus facile de travailler dans les pays scandinaves car certains pays européens par exemple demandent davan-



Tom Lindsay, chef de l'équipe des techniciens de préparation : « Tous les membres de notre équipe sont dignes de confiance et affichent un niveau de compétence similaire, deux points que j'estime indispensables à la réussite de toute collaboration. Il est essentiel de garder les pieds sur terre dans notre secteur d'activité ».

tage d'efforts en termes de communication et de vérification.

En collaboration avec quatre autres membres de l'équipe logistique, le travail de Millington consiste à créer une solution logistique qui englobe l'ensemble des différents détails. Une tâche qui comprend également la gestion des factures, l'approvisionnement en essence pour les voitures et la communication avec nos partenaires locaux. L'équipe est en contact avec des météorologues qui surveillent les conditions climatiques pour le jour de la course et relaient ces informations aux pilotes et aux techniciens. Les activités se poursuivent 12 mois par an.

« Ça ne s'arrête jamais, mais j'aime ça. C'est ce qui me permet d'être toujours sur mes gardes ».

Texte : Compositor/Kirsi Paloheimo
Photos : Jyrki Vesa

Coopération éclair

La réactivité de Hiab a poussé Havator à choisir un nouveau partenaire pour la manutention de charges.

Erkki Hanhirova, président du groupe Havator, a fait savoir que, suite à un surprenant concours de circonstances, sa société s'était mise à la recherche d'une nouvelle grue : la livraison d'une grue avait été annulée alors que cette dernière devait servir à réaliser une tâche déjà planifiée.

Pris par le temps, le groupe Havator avait besoin d'aide. « Fort heureusement, on nous a conseillé de nous tourner vers Hiab. A peine deux semaines plus tard, nous prenions livraison d'un camion équipé d'une grue ».

Cette livraison rapide marqua le début du partenariat entre Havator et Hiab. La réputation de Hiab a également pesé dans la balance. Hanhirova souligne l'importance de la transparence et du prix, mais aussi et surtout, le facteur confiance.

La collaboration ne fait que commencer et les partenaires en attendent déjà beaucoup. Havator veut investir dans un partenariat à long terme en participant à la phase de développement. « Notre secteur d'activité est en constante évolution. Il me semble logique

d'aborder ces changements avec Hiab afin de les intégrer dans le développement des produits. C'est une relation gagnant-gagnant ».

La grue Hiab se révèle une très bonne addition pour la flotte Havator et pour l'ensemble des opérations assurées par le groupe. L'équipement est essentiellement utilisé pour déplacer des sections de grue à flèches en treillis et les contrepoids de ses propres équipements. Près de la moitié des travaux sont réalisés pour des tiers, comme le démantèlement de centrales de concassage par exemple.

« Nous avons la grue depuis quelques mois seulement et nous l'utilisons pour l'instant à 80 % de ses capacités, mais nous sommes déjà convaincus d'avoir fait le bon choix », affirme Hanhirova.

Il pense que le partenariat va s'intensifier dans le futur parce que le principe fondamental de toute coopération réussie ne fait pas défaut : la fiabilité. ■

Texte : Compositor/Kirsi Paloheimo
Photos : Jyrki Vesa

L'opérateur Hannu Hyvärinen (à gauche) de la société Havator ne tarit pas d'éloges sur la nouvelle grue XS 800 : elle est facile à manœuvrer et le service 24 heures sur 24 garantit des arrêts minimums. Jussi Sukuvaara acquiesce.

Numéro un pour les travaux de levage

Établi à Tornio, une commune située en Laponie finlandaise, le groupe Havator est un des plus grands prestataires de service scandinaves dans les secteurs du levage, des convois exceptionnels et des grues portuaires. La société compte plus de 400 employés répartis entre la Scandinavie, les pays baltes et la Russie. La flotte de grues dont dispose Havator comprend des grues d'assemblage destinées à l'industrie, des grues à flèches hydrauliques montées sur camion destinées à l'industrie et l'aménagement urbain, des grues à flèches hydrauliques pour terrains difficiles, des grues sur chenilles, des grues à flèches en treillis montées sur camion ainsi que des grues portuaires mobiles.



Le changement climatique et la consommation de carburant sont les thèmes phare de ce début de troisième millénaire. Deux thèmes par ailleurs indissociables, la réduction de la consommation de carburant permettant à la fois de réaliser des économies et de réduire les émissions de dioxyde de carbone si néfastes pour notre environnement. On ne peut donc que se réjouir de l'arrivée d'un système de commande de grue qui permette de réduire la charge sur l'environnement tout en augmentant la capacité de levage et la rentabilité de l'engin.

Réductions de la consommation de carburant et des ÉMISSIONS de gaz à effet de serre

Le système de commande Hiab dernière génération pour grue auxiliaire est la nouvelle référence de l'industrie : capacité de levage et rendement en hausse, impact sur l'environnement en baisse et ce, grâce à une diminution de la consommation de carburant.

Pendant la phase de conception d'une grue, la charge nominale maximale est calculée à partir du poids et de la géométrie de la grue ainsi que de la durée de vie approximative des structures en acier. La légèreté des structures peut être obtenue par la création d'un design particulièrement ergonomique, faisant la part belle aux aciers à haute résistance et aux systèmes de commande pour exploiter la capacité complète de la structure. Or, Hiab a toujours fait figure de pionnier en termes de design et d'utilisation des aciers à haute résistance. Le développement constant de systèmes de commande est d'ailleurs

un des principaux ingrédients garantissant la productivité et l'efficacité des grues Hiab.

« Les clients préfèrent utiliser des grues légères affichant des capacités de levage aussi importantes que possible. Plus la grue est légère, plus la plateforme du camion peut accepter une charge utile importante. Le transport d'une grue légère exige également moins de carburant », remarque **Lars Andersson**, responsable R&D structure mécanique grues Hiab.

Influer sur le changement climatique

Les systèmes de commande Pro et HiPro des grues Hiab ont été développés dans le but d'offrir aux clients des grues légères avec une capacité de levage maximale. Ces systèmes permettent d'augmenter la charge utile de près de 20 % et de réduire jusqu'à 40 % la consommation de carburant.



« Notons que les avancées comme la capacité de levage accrue et la réduction des frais de carburant permettent non seulement d'augmenter la rentabilité des activités de l'utilisateur, mais elles influent également de manière sensible sur le changement climatique », explique Lars Andersson.

Une grue a besoin d'énergie pour se déplacer et pour manipuler les charges. Aujourd'hui, la plupart des grues sont équipées d'une pompe qui délivre un débit constant d'huile, dont la majeure partie repart généralement directement dans le réservoir.

Si un client choisit d'installer une pompe fixe sur une grue 166 HiPro, le débit d'huile

dans le système hydraulique avoisinera 70-90 litres par minute. Ce débit d'huile se traduit pour le camion par une consommation de carburant de l'ordre de trois litres de gasoil par heure. Mais en règle générale, la grue n'est pas utilisée au maximum de ses capacités. Il n'est pas rare qu'elle soit uniquement utilisée pour des rotations de 90 degrés (du quai de chargement jusqu'à la plateforme du camion et vice-versa) à 60 % de sa vitesse maximale par exemple.

« Cette configuration requiert 25 litres d'huile par minute, ce qui signifie que 50 litres d'huile circulent sans raison dans le système. Le surplus d'énergie se transforme alors en chaleur dans le système de commande, et comme la ►



Une grue auxiliaire 800 HiPro de Hiab équipée d'une pompe à cylindrée variable émet chaque année dix tonnes de gaz à effet de serre de moins que son équivalent avec pompe à cylindrée fixe. Dix tonnes, cela correspond aux émissions annuelles de dioxyde de carbone de quatre voitures.

- température de l'huile doit être maintenue en dessous de 70 degrés, le refroidisseur d'huile devient nécessaire », explique Lars Andersson.

Les systèmes de commande Pro et HiPro de Hiab permettent d'utiliser des pompes à cylindrée variable en lieu et place des pompes à cylindrée fixe traditionnelles. Une pompe variable permet d'ajuster le débit d'huile nécessaire dans le système hydraulique en fonction de la vitesse de levage/abaissement ou de déplacement.

Selon Lars Andersson, le simple fait de remplacer une pompe standard à cylindrée fixe par une pompe à cylindrée variable sur un camion équipé d'une grue HIAB XS 288 HiPro, qui consomme près de 7 000 litres de gasoil par an, permettrait de réaliser une économie de carburant de l'ordre de 32 %, soit 2 200 litres. Pour une grue 800 HiPro qui consomme 10 000 litres par an, les économies seraient encore plus substantielles, avec une réduction de l'ordre de 4 000 litres.

« Une grue 800 HiPro équipée d'une pompe variable émet chaque année dix tonnes de gaz à effet de serre de moins que son équivalent avec pompe fixe. Dix tonnes, cela correspond aux émissions annuelles de dioxyde de carbone de quatre voitures », rappelle Lars Andersson.

Retour sur investissement rapide

Bien que toutes les grues Hiab de la série HiPro présentent les spécifications techniques nécessaires, seuls 15 à 20 % de ces modèles fonctionnent avec une pompe variable. Andersson explique ce phénomène par le fait que la plupart des utilisateurs ont toujours travaillé avec des pompes fixes et que beaucoup n'ont simplement pas conscience des économies qu'une pompe variable peut apporter.

L'installation d'une pompe variable sur un nouveau modèle ou sur une grue Hiab existante

coûte entre € 1 000 et € 2 000. Mais Andersson affirme que le retour sur investissement ne se fait pas attendre.

« Si le prix du gasoil avoisine 1 euro par litre, votre investissement sera amorti en moins de 18 mois pour une grue 288 HiPro, six mois pour un modèle 800 HiPro. Par la suite, les éco-

*Plus la grue est grande,
plus l'installation d'une
pompe variable vous
permet de réduire vos
émissions de CO₂ et
votre consommation de
carburant.*

nomies annuelles avoisineront € 2 200 pour les plus petites grues et pourront atteindre € 4 000 pour les plus grands modèles », affirme Lars Andersson.

La pompe variable présente d'autres avantages. Elle induit notamment une baisse considérable de la température de l'huile, ce qui provoque une baisse de 20 degrés Celsius de la température dans le système hydraulique.

« Les refroidisseurs d'huile sont généralement superflus tandis que les joints, les flexibles et les autres pièces demeurent opérationnels plus longtemps grâce aux températures plus indulgentes auxquels ils sont soumis », continue Andersson.

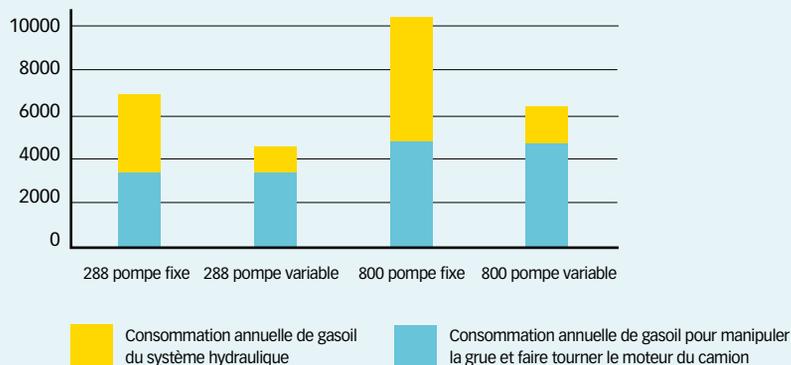
« Outre les économies de carburant réalisées, la charge nominale des grues HiPro peut également être augmentée de 25 %, voire plus pour les travaux à longue portée, ce qui permet d'accroître la productivité grâce au système de commande sensible à la charge et à la Répartition du Débit de Pompe », remarque Lars Andersson.

Et Andersson d'ajouter : « Fruits d'un travail minutieux dans les secteurs de la recherche et du développement sur plus de deux décennies, les systèmes de commande pour grues XS Hiab permettent aujourd'hui de contrôler automatiquement la capacité de levage des grues et ce, afin de garantir des performances, une sécurité et un confort sans pareils. Ces systèmes de commande nouvelle génération pour grues auxiliaires mettent la barre très haut. Ils permettent en effet d'augmenter considérablement la capacité de levage et la rentabilité, tout en minimisant l'impact sur l'environnement grâce à une baisse de la consommation de carburant ». ■

Texte : Compositor/Tiia Teronen

Illustration : Topi Saari

Consommation annuelle de gasoil dans le cadre de l'utilisation normale des grues 288 HiPro et 800 HiPro avec pompe fixe ou variable sensible à la charge





HIAB FUSIONNE SES LIGNES DE PRODUITS

Hiab a fusionné sa ligne de grues auxiliaires avec sa ligne de grues forestières afin de faire face à la croissance future et d'accroître la rentabilité.

Les deux lignes de produits ne feront qu'une à compter de janvier 2008. Cette nouvelle organisation permettra d'améliorer et de renforcer l'utilisation de ressources communes pour le développement, la production et le marketing des lignes de grues.

La nouvelle ligne de grues proposera la conception et la production de grues forestières et de recyclage embarquées et ce, à l'échelle mondiale depuis ses cinq unités de production établies en Suède, aux Pays-Bas, en Espagne, en Finlande et en Corée. La nouvelle ligne de produits sera dirigée par **Harri Ahola**, SVP, Grues, qui dirigeait autrefois la ligne de grues auxiliaires.

Hiab rachète une société de service américaine

Hiab a signé un protocole d'accord visant au rachat d'une société de service américaine établie à Tampa, en Floride. Bay Equipment Repairs Inc., qui propose des services d'entretien sur site ou dans son atelier, travaille en collaboration avec Hiab depuis 1991. La plupart des clients de la société sont également des clients Hiab établis dans la région.

La société Bay Equipment Repairs sera intégrée dans le programme des services proposé par Hiab aux Etats-Unis, renforçant ainsi l'offre de Hiab en matière sur le secteur de la Floride. La société offre essentiellement des services pour les chariots élévateurs embarqués MOFFETT et les grues auxiliaires HIAB.

Hiab a enregistré une commande pour des équipements de manutention de charge en provenance du Danemark et de l'Allemagne

Hiab et SAWO – importateur Hiab au Danemark – ont enregistré une importante commande de 133 appareils à bras et 22 grues auxiliaires de la part de la société MAN. Destinés à l'armée danoise, les équipements seront installés par SAWO sur des camions MAN. La livraison des appareils à bras et des grues auxiliaires a débuté en 2007 et se poursuivra en 2008.

Hiab a également enregistré une importante commande de 157 appareils à bras destinés à MAN Nutzfahrzeuge AG. Les équipements seront installés sur des camions MAN afin d'être utilisés par l'armée allemande. La livraison des appareils à bras va débuter immédiatement et devrait s'achever en 2012.

Les camions tout-terrain ont été conçus pour être utilisés dans les conditions extrêmes propres aux opérations militaires. Les appareils à bras MULTILIFT permettent aux camions de charger, de transporter et de décharger des plateaux droits militaires et des conteneurs. Les grues auxiliaires HIAB commandées par le Danemark sont interchangeables et peuvent être installées sur un camion en moins d'une heure. Les appareils à bras destinés à l'Allemagne serviront également au transport des modules blindés conçus pour le déplacement des soldats en toute sécurité dans les zones dangereuses.

Nouveaux sites Internet Hiab en ligne !

Les nouveaux sites Internet Hiab ont été mis en ligne. Ils offrent de nouvelles fonctionnalités, comme un localisateur de contact, un moteur de recherche, un outil de comparaison, une banque d'images et bien plus encore. Les sites Internet mettent également en avant la versatilité des services proposés à l'échelle mondiale ainsi que les succès que nos clients ont enregistrés en partie grâce à nos produits.

La page d'accueil du site Internet www.hiab.com se veut désormais un portail d'accès aux sites Internet locaux, également accessibles via le nom de domaine du pays concerné (par exemple www.hiab.de). Consultez le site www.hiab.com ou votre site local pour obtenir de plus amples informations sur le contenu et les fonctionnalités des nouveaux sites Internet.

N'hésitez pas à nous faire parvenir votre opinion sur les nouveaux sites Internet. Envoyez vos commentaires via le formulaire de contact publié sur www.hiab.com/feedback.

Liberté

et efficacité grâce au chariot élévateur embarqué

Le transporteur **Lars Lindblom** vient d'acquérir un second chariot élévateur embarqué. Un équipement qui lui offre une grande liberté et lui permet d'accroître la rentabilité de ses activités.

« Le chariot élévateur me permet de réaliser des économies, y compris sur les projets où chargement et déchargement sont inclus dans le forfait. Le simple fait de pouvoir travailler seul, sans dépendre de la disponibilité de tierces personnes, me permet de gagner un temps considérable. Et je ne suis pas non plus tributaire de la présence, ou non, de personnel sur le site », explique Lars Lindblom.

Il utilisait autrefois un modèle KOOI de 2002. Loin d'être arrivée en fin de vie, il l'a confiée à un collègue. Chez Lars Lindbloms Åkeri AB, le nouveau venu s'appelle MOFFETT M4.

« Ce modèle offre un tablier de fourche assez large. Les fourches télescopiques présentes sur ce modèle faisaient défaut sur mon ancien chariot élévateur. Le déchargement est devenu un vrai jeu d'enfant ».

« J'ai transporté beaucoup de pastilles de combustible en sacs ou en palette tout au long de l'été. C'est vraiment très pratique de pouvoir pousser les matériaux sur la plateforme de chargement », lance Lars.

Lars Lindblom s'attend à utiliser davantage encore les fourches télescopiques pendant le printemps où la majeure partie de ses activités consiste à livrer des rouleaux de gazon provenant du site de culture de gazon de Weibull, Österlen, Suède.

Le transporteur Lars Lindblom vient d'acquérir un second chariot élévateur embarqué. Un équipement qui lui offre une grande liberté et lui permet d'accroître la rentabilité de ses activités.

« En haute saison, nous livrons 7 000 mètres cubes de gazon chaque jour. L'entreprise compte six chauffeurs. Le chargement du camion est l'opération la plus délicate car les rouleaux de gazon se déroulent parfois. Les fourches télescopiques nous permettent de pousser les rouleaux pour les remettre en place », explique Lars.

En général, nous ne pouvons pas entrer dans les cités ou dans les nouveaux quartiers résidentiels avec le semi-remorque. Le chariot élévateur nous permet de livrer facilement le gazon à chaque client.

Moins dépendant des autres

Pendant le reste de l'année, les activités ne manquent pas pour l'Union des producteurs agricoles. Les différents projets sont coordonnés par GKF Frakt AB, filiale de DSV Miljö A/S. En plus des transports habituels des céréales et des fourrages, Lars Lindblom distribue des graines, des fertilisants et autres produits à travers le sud de la Suède.

« Au total, nous effectuons entre dix et trente livraisons par jour, et nous utilisons donc beaucoup le chariot élévateur. Il nous offre une autonomie exceptionnelle. Je peux réaliser la plupart des livraisons sans l'aide de personne. Et si nécessaire, je peux allonger ma journée de travail et effectuer toutes mes livraisons sans avoir à passer la nuit dans le camion », conclut Lars Lindblom. ■

Texte et photo : Ulf C Nilsson

Renouer avec ses racines

Dans les années 1980, Coverworld devenait une des premières entreprises britanniques à choisir les chariots élévateurs MOFFETT. Aujourd'hui, 20 ans plus tard, la société renoue avec ses racines en achetant six nouveaux chariots élévateurs MOFFETT M8.

« Tout simplement parce que les chariots élévateurs MOFFETT sont les meilleurs du marché ».

Le fait que Coverworld ait choisi MOFFETT ne s'explique pas par les seuls critères de performance et de fiabilité du fabricant de chariots élévateurs. La qualité du service et de l'assistance technique ont également joué un rôle important dans le choix de la société.

A l'époque où Coverworld a acheté son premier chariot élévateur, la société travaillait essentiellement dans le secteur de la livraison de produits agricoles, et MOFFETT offrait alors la meilleure solution pour la manutention de matériaux sur sol boueux et dans des espaces confinés.

Aujourd'hui, Coverworld est le leader britannique de la production et de la livraison de tôle pour la réalisation de toitures et de façades. Un secteur où le MOFFETT M8 brille par son efficacité.

Avec sa flotte de véhicules modernes, la société effectue des livraisons sur l'ensemble du pays. Un chargement standard consiste de feuilles de tôle pouvant atteindre six mètres de long. Or, le déchargement et la livraison de ces feuilles sur des chantiers de construction où l'espace est souvent compté se révèlent généralement assez difficiles. Des tâches dont les nouveaux chariots élévateurs s'acquittent à la perfection.

« Nous avons retrouvé toutes

les qualités que nous apprécions tant chez les anciens modèles, ainsi qu'un certain nombre de nouvelles caractéristiques, comme le rayon de braquage très court, qui permettent à nos conducteurs de travailler en toute sécurité, y compris dans les espaces très confinés », explique **Ian Hawkins**, responsable de production chez Coverworld.

Les chariots élévateurs M8 affichent une capacité de levage maximale de 2,5 tonnes, ce qui permet aux chauffeurs de décharger seuls les matériaux, sans aide extérieure. Cela permet d'accélérer les travaux et de réaliser plus de livraisons chaque jour. La possibilité de manoeuvrer latéralement le chariot élévateur permet aux chauffeurs de manipuler

des charges importantes dans des espaces confinés, un avantage considérable dans ce secteur.

« Les chariots élévateurs embarqués MOFFETT ont toujours été considérés comme des machines exceptionnelles. Nous étions déjà impressionnés il y a 20 ans de cela, et la technologie a considérablement progressé depuis cette époque. Je suis convaincu que cet investissement se traduira par une augmentation certaine des livraisons, du chiffre d'affaires et de la satisfaction de nos clients », conclut Ian Hawkins.

Texte : Ulf C Nilsson
Photo : Chris Bailey



ORIGINAIRE DE TOMELILLA, SUÈDE, LARS LINDBLOM fut le premier à acheter un chariot élévateur MOFFETT M4 en Suède. Il s'agit d'un modèle entièrement nouveau, né du partenariat entre deux sociétés Hiab : la société Moffett en Irlande et la société KooiAap aux Pays-Bas.

Parmi les nouveautés, citons notamment :

- La pompe hydraulique directement couplée
- L'accessibilité des points d'entretien, pour un remplacement facile des tubes
- Le réservoir hydraulique amovible, pour un nettoyage facile
- Le capot du réservoir de carburant et du moteur en plastique et non en métal
- La cage de sécurité certifiée ISO avec porte protectrice
- Le nouvel emplacement des leviers pour une plus grande ergonomie
- La diminution du bruit
- La protection accrue contre la pluie et la cabine fermée en option



Partir sur de bonnes bases

Au pied de l'une des plus grandes chaînes de montagnes, la société Bussbygg fabrique tous les composants des solutions de chargement qu'elle propose.

Le Fjord de Geiranger est une des principales attractions touristiques norvégiennes. La vue exceptionnelle qu'il offre sur le paysage norvégien attire chaque année des milliers de touristes de tous horizons. Mais rares sont ceux qui savent que le littoral alentour foisonne d'entreprises en pleine croissance. La plupart travaillent dans le secteur de la pêche et de la construction navale, mais certaines ont préféré se spécialiser dans la fabrication de meubles ou la construction de châssis de camions.

La société à responsabilité limitée Bussbygg A/S, qui est établie dans le nord de Geiranger, a été fondée en 1947. A l'origine, cette société construisait des bus, puis ses activités ont progressivement dévié vers la construction de châssis et de remorques pour camions. Bussbygg a livré son dernier bus dans les années 1970, pour se consacrer entièrement à la construction de châssis de camion. Le transport des poissons,

un secteur très important du marché norvégien, demandait des solutions spéciales.

« Les acteurs de ce secteur recherchaient avant tout la flexibilité au niveau du chargement. Dans le Finnmark par exemple, la plus grande et la moins peuplée des régions norvégiennes, un chauffeur doit parfois parcourir 500 kilomètres afin de remplir son chargement dans les innombrables petits ports du littoral avant de rejoindre Oslo ou le continent », explique **Roar Berg**, responsable marketing.

Bussbygg A/S proposait donc des solutions sur mesure et, au fil des années, la société a su s'imposer comme le fournisseur incontesté du secteur. Ses châssis pouvaient être ouverts sur les côtés et sur l'arrière. Aujourd'hui, avec ses 170 employés, la société est le leader du marché norvégien des châssis de camion.

« Bussbygg est le seul fournisseur norvégien qui fabrique l'ensemble de ses pièces sur son site de production », continue Roar Berg.



Bussbygg est l'actuel leader du marché norvégien des châssis de camions.

Adapté aux besoins du client

Bussbygg accorde une grande importance au respect des délais de livraison et à la qualité des produits, ce qui permet de fidéliser la clientèle. Et comme la société fabrique elle-même l'ensemble des pièces, elle peut proposer des solutions qui répondent exactement aux besoins du client.

Bussbygg est devenue la société norvégienne la plus grande consommatrice de hayons élévateurs ZEPRO et ce, en réponse à une demande croissante des clients.

Les hayons élévateurs ZEPRO permettent de manipuler les charges en toute sécurité, quelles que soient les conditions climatiques.

Hiab livre plus de 200 hayons élévateurs chaque année à la société norvégienne Bussbygg A/S. Des produits qui répondent aux exigences de qualité de Bussbygg et dont les pièces de rechange sont faciles à trouver dans toute la Norvège. ■

Texte : Ulf C Nilsson

Photos : Crestock & Bussbygg