

**Zeitschrift:** Bulletin technique de la Suisse romande  
**Band:** 96 (1970)  
**Heft:** 18: 51e Comptoir suisse, Lausanne, 12-27 septembre 1970

## **Wettbewerbe**

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 26.01.2026

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

## Carnet des concours

### N 9 — Autoroute du Léman, pont sur la Paudèze

Les projets du concours du pont sur la Paudèze seront exposés dans le vestibule de l'Aula de l'Ecole polytechnique fédérale de Lausanne, avenue de Cour, à Lausanne, du lundi 7 septembre au dimanche 20 septembre 1970, de 9 h. à 12 h. et de 14 h. à 17 h.

Rédacteur : F. VERMEILLE, ingénieur

#### DOCUMENTATION GÉNÉRALE

(Voir page 15 des annonces)

#### DOCUMENTATION DU BATIMENT

(Voir page 18 des annonces)

## 51<sup>e</sup> Comptoir suisse de Lausanne

12-27 septembre 1970

**Feldmann & Co SA, constructions en bois, Lyss**  
**Escaliers mobiles FELMA**

*Comptoir suisse Lausanne, Halle 1, Stand 54*

Avec l'escalier mobile FELMA, l'accès au galetas devient aisé et agréable. Un simple geste... et l'escalier, dissimulé au galetas, en descend comme par enchantement, pour y remonter après usage avec la même facilité.

L'escalier mobile FELMA, beaucoup moins coûteux qu'un escalier fixe, peut être installé dans la plupart des constructions existantes.

La maison FELDMANN + CO et son collaborateur, M. Giroud, se feront un plaisir de vous conseiller.

## Informations diverses

### Les gerbeurs dans le bâtiment

Les petits gerbeurs, souples et puissants servent actuellement à transborder les marchandises sur les sols bétonnés ou asphaltés durs des halles de fabriques, des entrepôts, des ateliers, etc. de même que sur les sols bétonnés rugueux des grands bâtiments en voie de construction. La nécessité d'utiliser au mieux la place disponible à l'entrepôt exige la mise en œuvre de machines maniables pouvant tourner sur un espace très restreint. Le gavage des marchandises exige également un réglage exact pour lever et abaisser la charge, afin que celle-ci puisse être déposée sûrement et sans dommage à l'endroit désiré. En outre, le service des engins devrait être aussi simple que possible, cependant que l'énergie électrique accumulée dans les batteries doit assurer le fonctionnement de la machine sans interruption pendant une journée de travail de 8 heures.

C'est pour répondre à ces nombreuses exigences que la firme française Bléreau, à Versailles, a mis au point une série de microgerbeurs, ayant une force portante de 600 à 1500 kg et une hauteur d'élévation de 1,50 à 6,00 m environ pour le transbordement et le transport interne de marchandises. Récemment, la représentation et le service de ces intéressants engins PEG, dont plus de 7000 sont déjà en service en France, ont été confiés à la maison Ulrich Amman, Baumaschinen S.A., Langenthal.

C'est à la conception particulière du châssis que les gerbeurs PEG doivent leur caractéristique la plus remarquable, c'est-à-dire leur excellente maniabilité. L'engin est dirigé par la roue arrière munie d'un pneu en caoutchouc, les roues arrière étant jumelées dans les plus grands types. Les deux roues avant sont actionnées individuellement. Dans les virages, le moteur de la roue intérieure est automatiquement déclenché ; par conséquent, la roue peut rouler plus lentement, s'arrêter ou tourner en sens inverse. Les rayons de giration sont donc très petits, ce qui assure une grande maniabilité. Les roues sont construites de manière telle qu'elles n'endommagent pas le revêtement du sol

et qu'elles aient aussi l'adhérence nécessaire pour franchir des rampes pouvant aller jusqu'à 20 %, avec ou sans charge.

Le mât de levage formé de profilés d'acier de fortes dimensions peut être incliné hydrauliquement de 2° vers l'avant et de 6° vers l'arrière. Les parties mobiles du cadre de levage sont munies de galets de roulement qui se déplacent à la façon d'un télescope. La fourche de levage, qui est également placée sur des rouleaux, se déplace dans les profilés du cadre de levage. Cette construction judicieuse a pour effet que le frottement est minimum pour les mouvements d'élévation et de descente. Le mouvement de descente est contrôlé par une soupape spéciale de réglage quantitatif.

Les moteurs, qui agissent directement sur les roues ou sur les pompes hydrauliques, sont actionnés par des batteries assurant un service de 8 heures. Ces dernières sont chargées la nuit à l'aide d'un appareil approprié. Si le gerbeur doit fonctionner pendant une plus longue durée, on peut sortir le carter contenant la batterie à plat. On remet ensuite en place la batterie de réserve avec le carter, travail qui ne demande pas beaucoup de temps.

Tous les gerbeurs PEG sont puissants et construits de manière si robuste qu'ils peuvent supporter sans dommages des surcharges de courte durée. La manière dont le mât de levage fonctionne est intéressante aussi. La charge peut être levée jusqu'à une certaine hauteur, la levée libre, sans qu'il soit nécessaire d'augmenter la hauteur de construction de l'engin. Cette hauteur varie en fonction de l'engin et de la conception du mât, mais elle est en général de 30 à 50 % de la hauteur du mât de levage.

**Cabines normalisées en plastique renforcé verre textile pour émetteurs de télévision**

Brevet N° 483.526

(Voir photographie page de couverture)

#### Généralités :

Ces cabines sont montées au mât de l'antenne et abritent les installations d'émission et de réception, ainsi que l'équipement de commande et télécommande.

Le plus souvent, ces stations sont montées en montagne à des endroits difficilement accessibles (alt. 1000-2500 m), ce qui nécessite :

- poids réduit
- facilité de montage
- résistance aux intempéries
- bonne isolation thermique et enfin,
- forme esthétique (protection de la nature).

Pour répondre à toutes ces exigences, l'emploi de plastique renforcé de fibres de verre comme matériau de base, a donné entière satisfaction.

#### Caractéristiques principales :

— diamètre extérieur . . . . .	4866 mm
— hauteur . . . . .	2702 mm
— emplacement au-dessus du sol . . . . .	env. 2850 mm
— température . . . . .	+ 40°C
— poids total . . . . .	2300 kg
— poids du plastique renforcé . . . . .	env. 1620 kg
— poids de l'aluminium . . . . .	env. 300 kg
— pièce la plus lourde . . . . .	440 kg

#### Construction :

Les cabines sont fabriquées en cinq éléments, de dimensions égales. Chacun de ces éléments est construit d'une seule pièce autoportante en polyester renforcé de fibres de verre. Les surfaces intérieures sont revêtues d'une couche de polyuréthane dur, d'une épaisseur de 30 mm. La surface du toit est antidérapante.

La Carrosserie Eros RIZZI SA, Giubiasco, utilise des résines polyester auto-extinguibles (classe 5) de la maison Dr. W. MAEDER, Killwangen et des mats en fibres de verre, type contact, de FIBRES DE VERRE SA, Lausanne.

Les pièces fortement sollicitées, tels que les supports intérieurs, sont renforcées d'un tissu de verre Roving, du type unidirectionnel.

Les différents éléments sont assemblés au moyen de boulons. Les joints sont munis de bandes d'un caoutchouc spécial, pour assurer une bonne étanchéité.

L'intérieur des parois est revêtu de plaques en aluminium perforé et éloxé. Les trous servent à la circulation d'air régénéré par deux ventilateurs.

Le plancher est une construction sandwich en plastique renforcé de fibres de verre et une couche de surface antidérapante.