

ÉTABLISSEMENTS WILLEME

SALON 1956

SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL
DE 120.000.000 DE FRANCS

ADRESSE TÉLÉGRAPHIQUE
LIBERAUTOS-NANTERRE
COMPTES CHÈQUES POSTAUX
PARIS 1377/63

CAMIONS AUTOMOBILES
MOTEURS A HUILE LOURDE

TÉLÉPH. CARNOT 02-23
MALMAISON 10-86
REG. COMM. SEINE 213.959 B
REGISTRE PRODUCTEURS 1754

58, RUE NOËL-PONS NANTERRE (SEINE)
BOITE POSTALE N° 23 260 À NANTERRE

**Le prototype du camion grue Willème CG 8x4
au Salon de l'Automobile 1956 :
communiqué de presse. (Fonds d'archives
constructeurs français - Fondation Marius Berliet)**

8 Octobre 1956

Monsieur,

Nous nous permettons de vous signaler qu'à l'occasion du Salon de l'Automobile, nous présentons à la Porte de Versailles un véhicule tout à fait nouveau, dont nous vous adressons ci-joint documentation et photographies.

Toutefois, par suite de ses dimensions exceptionnelles, ce matériel n'a pu prendre place sur notre Stand, et est exposé au PARC DES VEHICULES D'ESSAIS.

Comme vous le savez certainement, l'intensité sans cesse croissante du trafic aérien exige une organisation très complexe, en particulier en ce qui concerne l'utilisation des pistes, qui doit permettre le maximum d'envols et d'atterrissages dans le temps le plus court.

Or, l'obstruction accidentelle de la piste oblige les appareils à "tourner en rond" en attendant la possibilité d'atterrir.

La vitesse atteinte par les avions à réaction actuels entraîne une importante consommation de combustible et la formation militaire qui rejoint sa base risque souvent d'être à court de carburant.

Il s'ensuit que si l'un des appareils, pour une raison quelconque, manque sa "prise de sol", il encombre la piste et empêche les autres de se poser.

Il est donc indispensable de dégager instantanément cette piste afin d'éviter que les pilotes en vol soient contraints de réaliser des atterrissages de fortune dangereux pour eux-mêmes et pour le matériel.

Le camion-grue CG 8 x 4, qui réalise cette opération en quelques minutes, permettra donc de sauver la vie de pilotes d'élite dont, par ailleurs, le recrutement est difficile et la formation très longue.

En outre, le prix de chaque appareil ainsi récupéré dépassant 250 millions de francs, la moindre intervention du camion-grue WILLEME compense largement son achat puisque sa valeur n'est que d'environ 35 millions de francs.

Cette réalisation tout à fait spéciale la met au premier rang des solutions similaires utilisées à l'étranger et fait ainsi honneur aux qualités industrielles françaises.

Fiche technique Willème
CG 8x4 Salon de
l'Automobile 1956 :
(Fonds d'archives :
constructeurs français -
Fondation Marius Berliet)

Le châssis, de fabrication WILLEME, a été spécialement conçu pour être équipé d'une grue destinée à soulever et évacuer les avions endommagés afin de dégager les pistes avec le maximum de rapidité. Le véhicule, équipé d'un moteur de 220 ch, atteint son objectif à la vitesse de 80 kilomètres à l'heure.

L'appareil de levage construit par "APPELVAGE" a une capacité de 15 tonnes pour une portée utile de 6 mètres, ou de 18 tonnes à 5 mètres. La hauteur maximum sous crochet est de 6 mètres et la course verticale de la charge de 3 mètres (à la portée maximum).

Le véhicule se déplace avec la charge suspendue.

Poids total roulant maximum : 80.000 kg.

Le châssis comporte deux essieux AV dirigés par servo-commande hydraulique, et deux ponts AR moteurs.

Les pneumatiques sont des 14.00-24 simples à l'AV et 18.00-24 jumelées à l'AR. Afin de faciliter la circulation sur route, le véhicule peut être déjumelé à l'AR, les roues extérieures se plaçant sur les côtés du châssis.

Dimensions =	Largeur	: 3,58 mètres	(sur piste)
	-	: 2,85 mètres	(sur route)
	Hauteur	: 3 mètres	} grue pliée
	Longueur	: 11,90 mètres	

La manoeuvre est faite par deux servants : l'un au poste de commande de la grue et l'autre dans la cabine. Les mouvements sont obtenus par des vérins hydrauliques (pression 250 kg/cm²) : un vérin pour le levage et deux pour le déploiement de la flèche.

Temps de manoeuvre =	levage	: 55 secondes
	déploiement	: 80 secondes
	abaissement	: 25 secondes.

CARACTERISTIQUES GENERALES

de la partie châssis

MOTEUR : WILLEME type "518-6-E" à 6 cylindres en ligne fonctionnant à l'essence et développant 220 ch à 1.800 t/mn. Alésage : 130 mm, course : 170 mm, cylindrée totale : 13,540 litres - Régime minimum 1.400 t/mn, régime maximum 1.800 t/mn.

Chemises humides amovibles - une culasse par cylindre avec soupapes en tête commandées par culbuteurs réglables graissés sous pression - carburateur à niveau constant - échangeur de température admission/échappement - allumage batterie/bobine par distributeur à avance automatique.

Refroidissement par circulation d'eau réglée par thermostat - radiateur - pompe à eau et ventilateur entraînés chacun par une courroie trapézoïdale réglable.

TRANSMISSION avec joints à la cardan montés sur aiguilles.

EMBRAYAGE à deux disques munis de quatre garnitures spéciales.

BOITE DE VITESSES formant bloc avec le moteur - 6 vitesses à pignons toujours en prise et crabots baladeurs - denture hélicoïdale assurant un fonctionnement silencieux - un levier de commande.

PRISE DE MOUVEMENT montée derrière la boîte. Deux sorties indépendantes : la sortie avant commande le treuil, la sortie arrière sert à l'entraînement de la pompe du circuit hydraulique de la grue.

REDUCTEUR monté sur la transmission et commandé par un levier spécial. Rapport : 100/175.

DEUX PONTS-ARRIERE MOTEURS : Carter en acier moulé et tubes porteurs amovibles - montage sur roulements à rouleaux coniques.

Un différentiel spécial, placé en tête du premier pont, répartit l'effort moteur sur chacun d'eux.

Transmission par vis sans fin en acier et couronne en bronze spécial. Rapport : 1 à 7,75.

SUSPENSION : à l'avant par quatre ressorts semi-elliptiques cantilever longitudinaux - à l'arrière, deux balanciers longitudinaux avec rotules d'attelage.

FREIN à PIED : le système comporte deux circuits indépendants agissant sur toutes les roues par l'intermédiaire d'un dispositif à air comprimé.

FREIN à MAIN : à action instantanée agissant sur deux tambours solidaires d'un arbre de transmission au moyen de colliers munis de garnitures spéciales.

DIRECTION à gauche, à vis globique et galet à rouleaux, assistée par servo-commande hydraulique.

RESERVOIRS à ESSENCE derrière la cabine - 2 x 200 litres.

POSTE de CONDUITE métallique type "semi-avancé" - décapotable - pare-brise rabattable - deux sièges donnant le maximum de confort - essuie-glace électrique - compteur de vitesse - tachymètre - manomètre de pression d'huile - thermo-contacts huile et eau - éclairage et alimentation 12 v. - démarrage 24 v.

TREUIL à l'avant avec 100 m de câble de 18 mm pour le halage éventuel de l'ensemble chargé.