

Le Camox G 275 se dévoile enfin sur les pentes drômoises. Gyslain Kientzy et ses fils, Yannick et Romain, travaillent en famille. Ils sont les propriétaires de ce premier modèle, et vont tirer leurs premières grumes afin d'effectuer les derniers réglages. Michel Bourron et son fils Jean, formant ensemble la société Vercors Bois, les accueillent sur leur chantier avec leur nouveau skiddeur F 175. De là à dire que le Camox crée des vocations...

# Généralions Camox



Un F175 flambant neuf

Le nouveau G275 fait une entrée resplendissante



## PÈRE ET FILS EN CAMOX

C'est dans le site somptueux de la forêt de Saou, dans la Drôme, que le Camox G 275 a fait ses premiers pas sur un chantier forestier, en conditions réelles. Après une piste à grumiers de plusieurs kilomètres, on arrive en haut de cette formation géologique très particulière, un synclinal inversé, qui accueille une faune et une flore très riche. Propriété du Département et gérée par l'Office National des Forêts, cette forêt accueille en permanence de nombreux randonneurs, les forestiers tolérés doivent donc être particulièrement attentifs, rigoureux et précautionneux. Il s'agit d'intervenir en futaie irrégulière pour effectuer un travail d'amélioration, en laissant la régénération naturelle et en limitant le prélèvement à 50% de l'accroissement naturel au maximum. Beaucoup de sapins pectinés et de hêtres occupent ces pentes très humides. L'entreprise Vercors Bois y intervient pour le débardage. Jean Bourron nous raconte le parcours de son entreprise. Son père, Michel, a créé son entreprise de bûcheronnage en 1979, au service de scieurs et exploitants forestiers locaux. En 1985, il achète son premier tracteur et élargit son activité au débardage. C'est un Tim qu'il

de dure toujours, après 10 matériels vendus, dont 4 Camox. En 2000, suite à la tempête, il investit sur un deuxième tracteur pour sortir au plus vite les bois que ses clients souhaitent stocker. Il arrive pour sa part en 2005 dans l'entreprise après des études forestières. Salarié, Jean découvre les avantages et les inconvénients de l'activité d'exploitant forestier. Il décide ensuite de créer une entreprise commune avec son père, Vercors Bois. La société adhère à la charte Etf-Gestion Durable de la Forêt reconnue par Pefc car elle réalise 90% de son activité en prestations de débardage et le reste en commercialisation de bois. Depuis 2007, Jean a pris de plus en plus de responsabilités, s'est fait reconnaître dans son travail par la clientèle fidélisée depuis de nombreuses années, et a pris le relais de son père, figure forestière incontournable de la région. En 2013, la société change son premier tracteur et choisit de prendre un Camox F 175 à grue. Un investissement dans du matériel neuf, pour assurer une satisfaction en tout temps de sa clientèle, et une grue pour améliorer la productivité et les capacités de travail. S'il n'a reçu sa machine que récemment, il l'a déjà bien en main. Son père, qui travaille encore à mi-temps

Des gabarits similaires



Une multitude d'outils et de capacités

## UNE TAILLE COMPARABLE

Les deux débusqueurs Camox attendent leurs pilotes respectifs. Il s'agit d'un F 175 à grue Epsilon X 130 R et d'un G 275, côte à côte sur l'aire de retournement. Le Camox G 275, découvert lors de son lancement à l'automne dernier (voir jMF n°138), ne paraît d'un coup plus aussi imposant que ça quand on le compare à son aîné. Les deux machines sont montées de manière identique, en pneumatiques Alliance 24.5 - 32, ce qui leur donne la même largeur, 2.800 mm. Les 6.250 mm de longueur du F 175 sont certes dépassés de plus de 200 mm, mais c'est une prouesse avec un moteur plus volumineux et une articulation centrale plus encombrante. La hauteur est également plus élevée, mais elle est

la capacité d'articulation à 45°. Par contre, la différence est immédiatement flagrante au niveau du bruit du moteur. Moins de 80 dB pour le moteur Cummins de 250 ch du G 275, il est vraiment très silencieux et ne monte en régime que quand il en a besoin, au fur et à mesure des sollicitations de l'avancement ou des outils. A part cela, peu de choses comparables sur l'aspect, l'articulation centrale a nécessité de modifier en profondeur l'ensemble du châssis du Camox. Il semble que le point sensible de la mise au point de ce modèle ait été le réglage des deux moteurs d'entraînement afin qu'ils basculent de l'un à l'autre. Cette évolution novatrice vers la présence de 2 moteurs hydrauliques permet d'augmenter le couple pris au niveau du moteur. Le système hydraulique détériore

chaque élément en fonction de ses besoins par le biais du système de régulation Workfunction control.

## DE NOUVELLES CAPACITÉS DE DÉBARDAGE

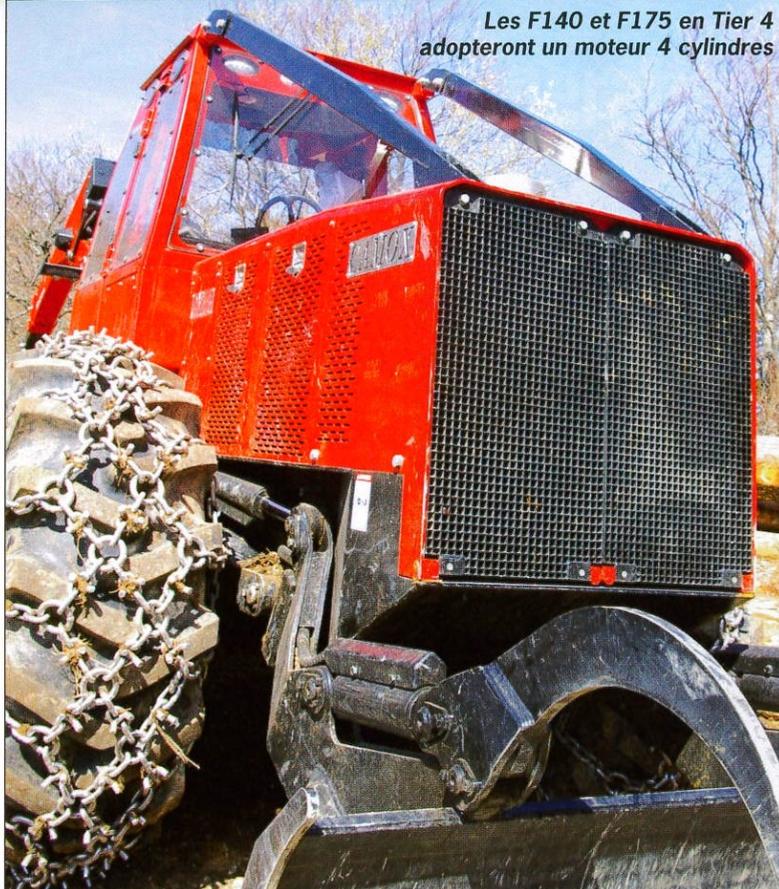
La machine n'est sur le terrain que

depuis deux jours et pourtant, on sent que Gyslain s'est déjà familiarisé avec sa nouvelle machine. Pourtant il est un peu fébrile. Il ne voit plus l'oscillation du pont avant. Tous ses repères changent pour appréhender le comportement du skiddeur, et le fait de ne pas vraiment voir comme auparavant ses roues avant n'est pas pour rassurer. Mais, au fur et à mesure de la progression sur la piste de débardage, Gyslain prend confiance. La taille de la machine le met à l'aise car elle est très proche de son précédent matériel. Et tout de suite, il remarque qu'il est très confortablement installé, ce qui lui offre tout le loisir de se concentrer sur le pilotage. Le siège chauffant est à suspension pneumatique et à rotation à 360°. Le chauffeur découvre la vision offerte par la nouvelle cabine et se met à regarder au-delà du nez de l'engin, pour anticiper le pilotage. Les marques commencent à être prises. L'écran de contrôle Camox Bus sur le siège permet de visualiser tous les paramètres. La gestion de la transmission hydrostatique se fait grâce au système Best Point Control qui inclut la gestion du moteur thermique.

Les commandes au joystick et les contrôles sur l'accoudoir



Les F140 et F175 en Tier 4 adopteront un moteur 4 cylindres



## UNE SOUPLESSE D'AVANCEMENT

Le G 275 attaque sa descente avec sa charge. Il ne peine pas et ne relève même pas le nez. La répartition des 19 t de poids sur la machine est pourtant de 45% sur l'avant et 55% sur l'arrière. Il y a environ 10 m<sup>3</sup> de bois derrière le tablier. « On ne sent rien derrière » assure notre débardeur. Les 240 kNm de force de traction jouent à plein. On ressent la mise en route des deux moteurs hydrauliques qui harmonisent la demande de puissance pour rester à un niveau moteur toujours optimum. Le comportement du G 275 ne se modifie en rien alors que la demande de traction s'accroît. Pas besoin de relâcher la traîne pour réaccélérer, la machine répond de manière très sensible. La machine passe très bien. Les 15° de capacité d'oscillation apportent un bon débattement, un blocage du

balancier est également possible. Romain, le futur pilote du G 275, le veinard, est également très satisfait et est visiblement déjà très à l'aise. « Il est très souple en termes de pilotage » apprécie-t-il. « La stabilité est vraiment importante, il ne bouge pas de l'arrière » poursuit-il. Il faut admettre que ce sont des qualités que l'on peut vraiment lui reconnaître. Même sans blocage, l'assise arrière de la machine est impressionnante. Les hêtres de montagne débardés depuis les pentes de la forêt de Saou sont très lourds, soyez-en sûr. Quelques réglages restaient encore à parfaire avant la livraison finale du G 275 à l'entreprise Kientzy, dans les Vosges, mais Gyslain était pleinement satisfait des performances rencontrées. Plus éprouvé, le F 175 à grue a lui aussi, sans surprise, convaincu Jean Bourron. Les générations passent, les Camox restent.

S.A. ■

L'accélérateur lâché, le moteur reste à 750 tr/mn. Il ne bouge plus de ce régime et surtout ne recule pas. Même dans la pente. Même si ce nouveau skiddeur est un concentré d'innovations, il sait conserver quelques bonnes vieilles pratiques, comme le réglage de la vitesse d'avancement au potentiomètre. Le pilote prend son rythme de croisière. Pour finir, le G 275 se met à filer sur la piste à 14 km/h, en montée et sans forcer. « Il n'y a pas d'à-coups, il n'y a rien » constate Ghislain qui roule maintenant en plein. La variation continue permet d'aller jusqu'à 25 km/h sans changer de rapports. Le pilote a également la possibilité de bloquer l'oscillation centrale avant s'il le souhaite. Le débardeur se met ensuite en position de travail. Il est réellement surpris par la force de la grue Epsilon S 120 R et par son pilotage. Il ne s'occupe plus de rien, la grue sollicite d'elle-même le moteur Cummins de 250 ch selon ses besoins, « c'est bluffant » soufflé-t-il. Au bout de quelques traînes, il évalue déjà son augmentation potentielle de productivité à 20% grâce à sa vitesse d'exécution. Les bois sont approchés grâce au double treuil CMC de 2 x16 t. La capacité de câble est de 2 x 220 m en diamètre 14. Et la transmission des treuils est hydraulique avec inverseur. On peut régler la synchronisation du treuil sur l'écran de contrôle de la cabine.



Une position de conduite très agréable



Plusieurs générations de forestiers convaincus par les Camox