



04/2008

PAGE 2 BeachTech
Gare aux grunions
Rencontre
Jean-Marc Rovayaz,
magasinier

PAGE 3 Maintenance

PAGE 4/5 Dossier
Econome et efficace,
le PistenBully 400
La tournée Fire in Red

PAGE 6 Interview
Jean-Claude Olry :
Une saison satisfaisante
ADSP
Compte rendu
de la dernière AG

PAGE 7 Evénements
Des stations à la hauteur,
le ski nordique à l'honneur
La certification ISO 14001

PAGE 8 Insolite
Un PistenBully
dans le désert

Édito



La course au gigantisme n'est plus de mise depuis longtemps en station. En matière d'engins de damage, si la généralisation de la neige de culture et les techniques de travail ont conduit à tirer la puissance des

engins vers le haut jusque très récemment, la tendance est désormais au raisonnable et à l'efficace. En sortant coup sur coup deux engins de taille plus modeste que leurs prédécesseurs dans la même gamme, le PistenBully 400 et le PistenBully Paana, Kässbohrer donne une vision différente du damage et répond à une attente de sa clientèle. Car on peut réduire les coûts d'investissement sans sacrifier à la fiabilité et la robustesse des machines, et l'on peut abaisser les coûts d'exploitation avec des outils performants mais peu gourmands. Tout est question de dosage : le PistenBully 400 ne rivalisera pas avec le PistenBully 600 mais peut compléter un parc tandis que le PistenBully Paana pourra se substituer au PistenBully 100 sur bien des pistes de ski nordique. Détails dans ce numéro sur deux machines qui diminuent l'impact du damage sur l'environnement et favorisent le « pouvoir d'achat » des stations. Qui dit mieux ?

> **Didier Bic**



NOUVELLE GAMME

LE NOUVEAU PISTENBULLY 400 RECONCILIE ECONOMIES ET PERFORMANCE

*Et apporte une réponse adaptée
à la recherche d'équilibre budgétaire pour
de nombreuses stations.*

A lors que le PistenBully 600 connaît un succès incontestable avec près de 600 exemplaires vendus en 2 ans, le PistenBully 400 vient compléter la gamme dans la catégorie des poids moyens. Plus compact, le petit frère du PistenBully 600 a pourtant tout d'un grand. Parfaitement adapté aux exigences de l'Amérique du Nord où la puissance n'est pas une donnée primordiale, le PistenBully 400 est davantage accessible à toutes les bourses, sans pour autant sacrifier à la qualité des pistes grâce à la fraise AlpinFlex qui l'équipe et qui a déjà fait le succès des engins de la marque depuis 2 ans. Avec son moteur 6 cylindres de 370 ch, soit tout de même 40 ch de plus que le mythique PistenBully 300

vendu à 2 500 exemplaires, et qui a damé toutes les pistes d'Europe, le PistenBully 400 est un mélange réussi de puissance, de robustesse et de confort. Si pour concevoir le PistenBully 600 les ingénieurs de Kässbohrer sont partis d'une feuille blanche et ont laissé libre cours à leur imagination, pour le PistenBully 400 le point de départ fut son aîné. L'inspiration est donc venue des dernières avancées du PistenBully 600 que l'on a adaptées à un modèle plus compact et plus économique. Bien sûr ce n'est pas un PistenBully 600, mais que les puristes se rassurent, les fondamentaux sont là : visibilité, maniabilité, confort, auxquels s'ajoute une plus grande agilité du fait de ses dimensions plus modestes. **→ Suite page 4**

en bref

La F1 des neiges



Un circuit, des pilotes et des dameuses...

Non, Serre-Chevalier ne va pas accueillir un nouveau Grand Prix, il s'agit là d'une course inédite avec des PistonBully comme montures. Comme chaque année à la même époque, la station accueillait le X^e Trophée Andros. Avant que les pilotes ne s'affrontent sur le mythique circuit glacé, certains d'entre eux se sont adonnés le vendredi 24 janvier, à une course inédite où les Ferrari étaient détronées par des dameuses. Ce sont donc Jean-Pierre Pernaut, Luc Alphand et Alain Prost qui ont pris les commandes de ces formules 1 de la neige. Après avoir effectué quelques manœuvres dans le but de se familiariser avec l'engin, les pilotes se sont lancés dans une course effrénée sur la boucle du Grooming School (école de conduite de dameuse qui permet aux visiteurs de la station de s'essayer au pilotage de ces machines). C'est Jean-Pierre Pernaut qui après quelques dépassements pas « très sport » a remporté la course. La journée s'est terminée chaleureusement autour d'un buffet où les pilotes ont échangé leurs impressions et leurs expériences. A Serre-Chevalier, les festivités ne faisaient que commencer, avant le départ du Trophée Andros, la reconnaissance devait s'effectuer en « aérogilisseur individuel ». Nul doute que cette course d'un nouveau genre va en inspirer plus d'un. Pour ceux qui n'ont pas eu la chance d'y assister, rendez-vous sur YouTube (fr.youtube.com) et sur le site d'Auto Moto (www.automoto.fr)

Paul Rivet



Responsable technique du Skidome de Dubaï, Paul Rivet est également un talentueux pilote de moto. Accro au rallye, il affiche un palmarès prestigieux de courses dont il a pris le départ : deux Paris-Dakar, Rallye de Tunisie...

En 2006, il a terminé la saison par une 14^e place au Désert Challenge, dernière manche de la coupe du Monde des Rallyes Raid. Désireux de faire mieux sinon autant, c'est « gonflé à bloc » qu'il a pris le départ du Désert Challenge 2007. Plus en forme que jamais, il s'est classé 12^e, pari gagné pour Paul qui évidemment fera encore mieux l'année prochaine.



BeachTech : Gare aux grunions !

Si le port de Marseille a été bouché par une sardine, les plages de la Californie du Sud sont quant à elles envahies par des grunions.

Les plages californiennes deviennent entre mars et août un haut lieu de rencontre pour les grunions, petites sardines aux rayures argentées de 15 cm, célèbres en raison de leur sexualité originale, avec dépôt de leurs œufs sur une plage sableuse, fécondés ensuite par les mâles. Tout commence avec la grande marée, par une belle nuit de pleine lune. Mâles et femelles grunions débarquent sur les côtes sud de la Californie afin que la famille s'agrandisse. Les plages sont alors totalement prises d'assaut et ne sont plus que des étendues brillantes et argentées. À l'abri des regards indiscrets, les couples grunions s'enfouissent dans le sable

et accomplissent leur devoir. Une fois repus, ils regagnent les eaux laissant leurs œufs bien au chaud. Deux semaines plus tard, la nouvelle grande marée déloge les « mini grunions » de leurs nids douillets et ils rejoignent ainsi la mer. Ils regagneront ces plages qui les ont vus naître, plus tard, quand viendra leur tour de procréer. Bien sûr pour le nettoyage des plages, il a fallu s'adapter, et le concept de « protocole de préservation du grunion » a été mis en place. Pendant les périodes « grunions », seul un nettoyage sélectif est effectué. Le haut des plages devient alors une forteresse interdite aux machines BeachTech. ☹

RENCONTRE

Jean-Marc Rovayaz
la partie immergée de l'iceberg

Il n'est pas sur le devant de la scène, mais son travail n'en est pas pour autant moins important. Discret, il se livre difficilement, mais une chose est sûre : il aime son travail.

Chamoniard pur souche, Jean-Marc a cette simplicité et cette authenticité qui caractérisent les montagnards. Réservé, il n'est pas homme à faire parler de lui, mais quand on l'interroge sur son métier, il se détend et nous fait volontiers part de ses impressions. CAP puis BEP mécanique en poche, il ira à l'armée comme tous les jeunes hommes de son âge. Après cette parenthèse dans sa vie professionnelle, il mettra en pratique sa formation, puis l'opportunité d'être embauché chez Kässbohrer se présentera. Si les voitures ont fait battre son cœur, il les a vite délaissées pour se consacrer aux dameuses.

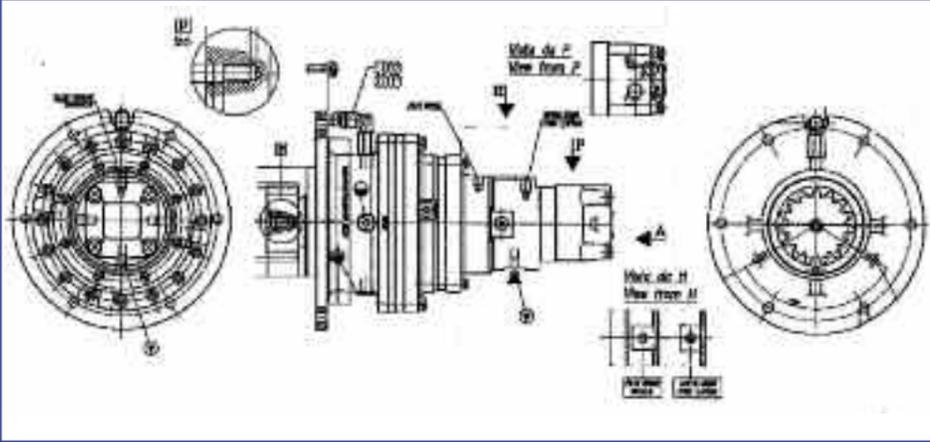
Curieux d'apprendre et de comprendre le fonctionnement de ces grosses machines, il saisit sa chance et ne regrettera ce choix pour rien au monde. Pour lui, la mécanique des dameuses est bien plus intéressante, ce sont des monstres d'hydraulique et d'électronique qui le passionnent et qui n'ont plus rien à voir avec les voitures. Doué, le passage des autos aux « Kässbo » se fera tout naturellement. Dans les méandres du magasin, c'est lui qui prend et prépare les commandes pour la clientèle française. Sous sa carapace



d'homme timide, il a un sens du relationnel très développé et met un point d'honneur à satisfaire les exigences de ses clients. S'il est peu démonstratif, il ne tarit pas d'éloges sur l'entreprise. Il y est embauché depuis vingt ans et comme il le dit lui-même, « il n'a jamais eu à se plaindre ». Même s'il est peu volubile, sa bonhomie met vite à l'aise et lorsqu'on le quitte, on garde en tête l'image d'un homme modeste, d'une profonde gentillesse : un homme authentique qui gagne à être connu. Des qualités appréciées par ses clients et ses collègues. ☹



CONSEILS MARS 2008



1) TREUIL PRO ACTIF

Ce dispositif, proposé en option, confère aux machines qui en sont équipées un confort de conduite sans faille sur les pistes difficiles. Schématiquement son fonctionnement consiste à créer un effort sur la flèche de treuil par l'intermédiaire du moto réducteur hydraulique de rotation de tourelle, effort permettant de bien contrôler l'engin dans toutes les configurations difficiles. L'entretien du moto réducteur de tourelle et de la couronne dentée est aisée :

- Le réducteur est équipé en partie haute de 2 graisseurs pour le roulement conique : un graissage régulier (toutes les 50 heures de treuil) doit être opéré en prenant soin d'enlever un des 2 graisseurs afin de permettre à la vieille graisse de s'échapper et d'éviter que le joint à lèvres faciales ne soit endommagé. (voir schéma ci-dessus)
- Egalement la couronne d'entraînement doit être graissée toutes les 50 heures afin de lui préserver la meilleure longévité.

2) PLANÉTAIRES DU PISTENBULLY 600 POLAR TREUIL

Attention les PistenBully 600 Polar treuil sont équipées de planétaires différents des PistenBully 600 treuil. Les planétaires montés sur ces engins ont la référence 8.322.238.000.0, et fonctionnent avec une huile de lubrification de qualité ISO VG 150. Tous les autres planétaires de 600 (treuil ou non) fonctionnant avec une huile de vidange de qualité

ISO VG 220.

L'intervalle de vidange pour ces réducteurs spécifiques au PistenBully 600 Polar treuil est de 400 heures. Vous pouvez également retrouver toutes ces informations dans le manuel d'entretien de la machine ou dans le plan de graissage établi par notre partenaire York Lubrifiant.

3) JOYSTICK DU PISTENBULLY 600 :



Une des grandes évolutions du PistenBully 600 est son système performant et souple de gestion permettant de modifier certaines fonctions par une simple programmation différente de celle « sortie d'usine ». Le joystick en particulier est équipé de boutons permettant de réaliser des fonctions : gavage, flaps, ... Il est maintenant possible d'affecter différemment les boutons aux fonctions. Cette opération est effectuée par services techniques de Kässbohrer ESE après réception d'une demande écrite de la part du responsable de la station pour ce type de modifications. Une modification du manuel d'utilisation en découle et une information des chauffeurs est à prévoir afin de bien prendre en compte les incidences sur la sécurité.

4) BATTERIES

Afin d'assurer un bon démarrage en début de poste, et compte des consommations résiduelles des différents composants électriques du PistenBully 600, nous vous conseillons d'utiliser le coupe batteries en fin de poste. De cette manière leur charge sera mieux préservée. Avant de monter dans l'engin, il suffira de le remettre sous tension au moment des contrôles de niveau.

5) BOITIERS ELECTRONIQUES DES PISTENBULLY 600

Les PistenBully 600 comportent un certain nombre de boîtiers électroniques nécessaires au fonctionnement : PSX, terminal, ZE, MFM, colonne de direction, ... Ces boîtiers peuvent être remplacés directement en cas de dysfonctionnement sans programmation à l'exception du PSX et du terminal (écran). Concernant ces 2 derniers il y a lieu de les programmer avant montage sur l'engin. Cette programmation peut être faite par l'un de nos techniciens équipé de son ordinateur portable ou par notre atelier de Tours en Savoie. En effet ces boîtiers sont programmés différemment en fonction du type d'engin : treuil, parkbully, kit torbo fraise... Concernant La centrale ZE aucune programmation n'est nécessaire néanmoins pour les engins treuil le réglage du tonnage doit être effectué : cette opération peut se faire à distance par notre service technique.

6) NOUVEAU MODELE DE DISPLAY SUR PISTENBULLY 600 TREUIL

Il existe maintenant un nouveau display (petit écran sur le volant) qui remplace l'ancien présentant dans certain cas des défauts d'affichage. Ce nouveau display fonctionne uniquement avec un nouveau module de direction (boîtier électronique logé dans le volant). A l'inverse les anciens display peuvent fonctionner avec les nouveaux modules de direction. Ci-dessous tableaux des compatibilités display-module de direction.

Display	Ancien Modèle	Nouveau Modèle	Ancien Modèle	Nouveau Modèle
Compatibilité	OUI	NON	OUI	OUI
Module	Ancien Module	Ancien Module	Nouveau Module	Nouveau Module
Désignation	Référence			
Nouveau Display	826.41.06.120.11.0 - c			
Ancien Display	826.41.06.120.11.0 - a ou b			
Nouveau module colonne de direction	826.41.06.117.11.0 - f			
Ancien module colonne de direction	826.41.06.117.11.0 - a/b/c/d/e			



Partie arrière du display



Module colonne de direction

PARTENARIAT TECHNIQUE

LES LUBRIFIANTS BIODÉGRADABLES, LES CONSEILS DE YORK

La loi d'orientation agricole du 5 janvier 2006 impose l'utilisation de lubrifiants biodégradables pour certaines applications et dans des sites donnés.

Le domaine des stations de ski n'est pas exempt de ces dispositions, c'est la raison pour laquelle la société York développe ce marché et insiste sur l'importance de la biodégradabilité des lubrifiants.

Jean-Michel Glenat, directeur technique chez Kässbohrer nous éclaire sur ce qu'est un lubrifiant biodégradable et sur l'intérêt d'utiliser de tel produit.

K-Info > Tout d'abord, qu'est ce qu'un lubrifiant biodégradable ?

JMG > Afin de déterminer la biodégradabilité d'un lubrifiant, il faut mesurer la quantité de lubrifiants dégradés par certaines bactéries. Lorsque plus de 60 % du lubrifiant est dégradé par ces bactéries au bout de 28 jours, le lubrifiant est considéré comme biodégradable.

K-Info > Comment sont formulés les lubrifiants biodégradables ?

JMG > Il s'agit d'utiliser un support huile de base, dans lequel on incorpore des améliorants de performance (anti-usure, anti-corrosion...), indispensables pour le bon fonctionnement des machines de damage soumises aux aléas climatiques.

K-Info > Qu'est ce qui fait la performance d'un lubrifiant biodégradable ?

JMG > Tout dépend du mélange opéré entre l'huile de base et les améliorants de performance, ainsi que de la synergie entre ces différents éléments. Pour comprendre ce qui fait la biodégradabilité d'un lubrifiant et sa performance, intéressons nous aux différentes huiles de base rencontrées. Deux huiles

de base peuvent être utilisées : les huiles végétales, à proscrire si l'on souhaite obtenir des lubrifiants de haute performance, et les esters synthétiques. Ces derniers sont le résultat d'une réaction chimique entre des acides et des alcools pouvant être obtenus à partir d'huile végétale ou de composés issus de la pétrochimie.

K-Info > Quel ester est donc le plus performant ?

JMG > Les plus performants sont les esters synthétiques saturés. Ils assurent une meilleure stabilité à haute température, une meilleure fluidité à basse température, des qualités anti-oxydation et une durée d'utilisation supérieure.

K-Info > Et chez Kässbohrer ?

JMG > Pour nos engins de damage, nous sommes opposés à l'utilisation des lubrifiants hydrauliques biodégradables formulés à partir d'huile végétale. Nous utilisons en premier plein depuis dix ans et préconisons l'utilisation de YORK 777 BIO VG 32 (huile 100 % synthétique ester saturé). La viscosité de ce produit convient parfaitement aux conditions climatiques très rigoureuses auxquelles nos engins sont soumis.



K-Info > Comment utiliser les lubrifiants biodégradables ?

JMG > Généralement, les lubrifiants biodégradables ne sont généralement pas compatibles avec les lubrifiants classiques non-biodégradables. De plus, entre eux les lubrifiants biodégradables ne sont pas toujours compatibles. De ce fait, l'utilisation d'un mélange qui s'avérerait incompatible risquerait d'entraîner des avaries mécaniques coûteuses. Chez Kässbohrer, nous conseillons donc de mettre en place le lubrifiant biodégradable dès la première monte et de réaliser par la suite les entretiens avec ce même fluide.

Si un exploitant souhaite sur son parc existant passer d'un lubrifiant non biodégradable à un lubrifiant biodégradable ou inversement, une opération de vidange et de rinçage s'impose. En la matière pour réduire le coût de cette opération, la gamme YORK propose un fluide de rinçage YORK BIO RINSING.

Pour de plus amples renseignements, contacter

GINOUVES S.A.S

Tél. (33)04 94 08 66 44

Fax (33)04 94 08 11 28

Alpes du Nord, JuraPyrénées et Massif Central :

Francis NIAUFRE

Tel. 06 74 95 27 62

Alpes du Sud :

Freddy BOGLIOLO

Tel. 06 74 95 27 84

Vosges :

Michel Favre

Tel. 06 85 23 14 53





Le PistenBully 400 disponible en version Standard, Treuil et Park, excelle dans cette dernière catégorie où il tire la pleine mesure de sa légèreté. Son excellent comportement sur la neige autorise une très forte poussée ce qui permet d'obtenir des pistes parfaitement damées et de qualité. Pour lui garantir une durée de vie maximale, le châssis du PistenBully 400 allégé à rigidité optimisée est réalisé en acier haute résistance à grains fins prévu pour résister à des températures extrêmes.

Parce qu'un PistenBully reste un PistenBully, on retrouve dans le PistenBully 400 le design qui caractérise la marque avec le moteur placé sous la cabine et un plateau à l'arrière pour transporter des matériaux et des personnes (quand la réglementation le permet). Parce qu'on a plusieurs vies dans une vie, cette configuration facilite la reconversion des PistenBully dans les Pays de l'Est où ils sont utilisés pour le damage, certes, mais aussi pour le transport.

Une chose change, le moteur. Si le grand frère est doté d'une motorisation Mercedes, le cadet est lui équipé en Cummins qui offre un rapport poids/puissance plus adapté à la taille de la machine. La contenance du réservoir change également. Désormais de 260 litres, il permet que la machine soit autonome pendant un poste complet de 8 heures.

Avec le PistenBully 400, la famille s'agrandit. Plus compact, plus modeste, plus économique, décidément, il a tout pour plaire.

Caractéristiques techniques du PistenBully 400

Largeur avec chenilles combi	4 206 mm
Largeur avec finisseur et fraise AlpinFlex	5 500 mm
Largeur avec finisseur latéral rabattable	6 400 mm
Hauteur avec treuil prêt à fonctionner	3 280 mm
Hauteur avec cabine relevée	3 250 mm
Longueur avec lame 12 positions et fraise AlpinFlex	9 010 mm
Garde au sol	350 mm
Surface du plateau	2 120 x 1 920 mm
Type Moteur	Cummins QSL 9
Nombre de cylindres / Cylindrée	6 / 8 900 cm ³
Puissance suivant ECE	370 ch (276 kW)
Couple maximal	1 519 Nm à 1 500 tr/min
Consommation / Capacité du réservoir	à partir de 19 l/h / 260 l
Norme antipollution	EUROMOT III A/EPA - TIER 3



Le PistenBully 400 W

La solution retenue pour ce treuil est le principe du cabestan, car elle offre une grande longévité de câble et garantit l'effort de traction maximale de 4 tonnes quelle que soit la longueur déroulée du câble. L'appareil est équipé d'un système d'alerte préventif : le « RopeFailureDetector », qui contrôle automatiquement le câble et détecte à tout moment une rupture de fil ou de toron. Ce système capital en terme de sécurité représente une économie non négligeable, le câble n'étant remplacé que lorsque c'est vraiment nécessaire. Lorsque le bras du treuil est rabattu et que la longueur de câble utile maximale de 1 000 mètres est atteinte, le conducteur est averti par un signal sonore. Les contrôles sont renforcés, que se soit pour la traction du câble et l'enroulement de la bobine. A noter que le treuil peut pivoter sur 360°, ce qui permet de travailler dans toutes les positions sur la pente.



Le PistenBully 400 Park

Pour répondre à l'engouement des touristes pour les nouvelles glisses, nombreuses sont les stations qui ont aménagé un snowpark. Pour un entretien optimal et une réponse aux attentes de plus en plus exigeantes de la clientèle, il a fallu développer des engins de damage spécialisés pour ces espaces. C'est la raison pour laquelle le PistenBully 400 est disponible en version snowpark. De nombreux accessoires peuvent donc compléter la machine : lame aux fourches rabattables pour le transport des accessoires, fraise ParkFlex, Pipe Magician, turbo fraise, lame chargeuse. Le vitrage panoramique du poste de conduite permet une parfaite maîtrise de tous ces outils et un pilotage très précis.



Car rien n'est jamais acquis !

Après des années de bons et loyaux services, la fraise des PistenBully s'est essouffée. Usure du temps, et concurrence rude ont eu raison de ses performances. Alors, chez Kässbohrer on ne s'est pas laissé abattre, on a remis la fraise sur la table à dessin, les concepteurs ont relevé leurs manches et se sont creusés les méninges avec une idée en tête : se surpasser. Il aura fallu deux ans, deux ans de dur labeur ponctués d'une multitude d'essais, échelonnés de novembre à mai, par tout temps, par toutes neiges et même au-delà de nos frontières pour aboutir à la nouvelle fraise Alpinflex. La conception d'une nouvelle fraise n'est pas aisée.

Aucun ordinateur n'est capable de simuler le résultat d'une passe sur le terrain tellement la neige peut avoir des caractéristiques physiques et mécaniques différentes selon la saison. Rigueur scientifique et empirisme sont étroitement mêlés mais le seul juge est la démonstration sur le terrain. Une fois sur le marché, les résultats ne se sont pas fait attendre : c'est un gros succès. L'appui souple du finisseur, grâce à un montage type « essuie-glace » garantit une adaptation optimale du terrain, un grand déflecteur évite les projections de neige sur la piste déjà damée ou la fraise.

Car il ne faut jamais s'endormir sur ses lauriers ! Avec cette nouvelle fraise, les concepteurs de Kässbohrer ont réussi un difficile challenge faisant autant appel à la technique pure qu'à l'expérience.




Quand les pistes voient rouge

Pour présenter sa nouvelle machine, le PistenBully 400, Kässbohrer a organisé une tournée "Fire in Red" dans les stations suivantes : St Gervais, la Toussuire, l'Alpe d'Huez et Peyragudes. Si dans les stations alpines le soleil était au rendez-vous, à Peyragudes, c'est sous les chutes de neige que les machines sont entrées en action.

L'événement était organisé sur un modèle identique dans les différentes stations. Après une brève entrée en matière effectuée par Didier Bic et illustrée par la projection d'un film dédié au PistenBully 400, Jean-Michel Glénat a présenté les machines que les invités auraient le plaisir de tester et de voir travailler : un PistenBully 400 Treuil, un PistenBully 400 Park, un PistenBully 400 standard et un PistenBully Paana (voir K-Infos n°33).

Une fois les présentations faites, les participants ont pu tester les PistenBully et apprécier au mieux leur technicité. Kässbohrer E.S.E. n'avait pas ménagé ses efforts pour permettre à tous d'apprécier au mieux les performances des machines. Une grosse partie du staff technique, les commerciaux et la direction étaient présents à chaque événement, et un ancrage avait été préparé pour pouvoir tester la version treuil.

C'est dans la joie et la bonne humeur que tout ce petit monde s'est remis de ses émotions autour d'un vin chaud avant d'aller déguster une tartiflette géante. Pour rendre cette journée quelque peu studieuse, un questionnaire sur le PistenBully 400 a été remis aux participants avec des cadeaux à la clé.

A l'occasion de l'étape à l'Alpe d'Huez, et pour fêter l'achat du 100^e PistenBully par la SATA, Kässbohrer a remis symboliquement une clé à Christian Reverbel directeur du service des pistes et à l'équipe du damage. La journée s'est ensuite clôturée par une pièce montée en forme de dameuse bien sûr, ainsi que par la remise des lots suite aux réponses du questionnaire. Pour les plus passionnés, des essais sur machine étaient encore possibles afin qu'ils ne restent pas sur leur faim.

Les différents participants à cette journée ne tarissent pas d'éloges, tant sur la machine que sur l'événement. En effet, tout a été fait pour que les machines soient placées en situation réelle de damage, afin que les invités et les potentiels acheteurs puissent apprécier au mieux les performances des machines et pourquoi pas leur donner envie d'investir.

Merci à tous ceux sans qui le Fire in Red n'aurait pas eu lieu : Jean-Claude Olry et Jean-Noël Muffat pour Saint-Gervais, Christian Reverbel, Thierry Giraud et Philippe Primatesta pour l'Alpe d'Huez, Jean-Louis Coynel et Laurent Deleglise pour la Toussuire et enfin Noël Lacaze pour Peyragudes et à tous leurs collaborateurs. 🍷

Félicitations aux heureux gagnants !

Voici les classements pour chaque station qui a accueilli le Fire in Red.

Saint Gervais

- 1) PIODELLA Jérôme (STBMA St Gervais)
- 2) DELAUNAY Denis (Régie des remontées mécaniques de Sommant)
- 3) BRAGHINI Bernard (Régie Les Saisies)

La Toussuire

- 1) VIALLET Sylvain (SEM Valloire)
- 2) CHAPUIS Denis (SETAM Val Thorens)
- 3) PERRET Michel (Valmorel)

L'Alpe d'Huez

- 1) VENERA Jérôme (DAL les 2 Alpes)
- 2) DELPHIN Arnaud (Risoul)
- 3) ROSSET Marc (Ski club du Barioz St. Pierre d'Allevard)

Peyragudes

- 1) CARDUSI Bernard (Les Angles)
- 2) SOUBERBIELLE Roger (Luz Ardiden)
- 3) COUDIN Stéphane (Superbagnères)

Réponses au questionnaire

- 1) Le moteur du PistenBully développe 370 ch.
- 2) Le moteur du PistenBully est conforme aux normes de rejets polluants TIER3.
- 3) Le PSX du PistenBully sert à commander l'avancement, la rotation de fraise et faire les diagnostics.
- 4) La norme s'appliquant aux cabines, assurant la protection des occupants en cas de retournement sur le PistenBully s'appelle ROPS.
- 5) Le réservoir de carburant du PistenBully est en matière synthétique de 260 litres avec remplissage au sol.
- 6) La commande de lame du PistenBully est Basse Pression Hydraulique.
- 7) La fraise des PistenBully 400 et 600 s'appelle AlpinFlex.
- 8) Pour bien profiter du couple PistenBully 400, la courbe « couple/rotation moteur » de son moteur Cummins est assez plate.
- 9) Pour éviter l'accumulation de neige en admission d'air moteur, le PistenBully 400 est équipé d'un clapet de re-circulation d'air chaud.
- 10) La durée de vie du châssis du PistenBully est calculée pour 11 000 heures.
- 11) La vue circulaire depuis le poste de conduite du PistenBully 400, angles morts déduits est de 265°.
- 12) L'éclairage au Xénon en option sur le PistenBully 400 éclaire plus et consomme moins.
- 13) Le PistenBully 400 est équipé de projecteurs extérieurs latéraux intégrés dans l'arrière de la cabine pour éclairer les extrémités de lame.
- 14) L'afficheur digital du PistenBully 400 est le même que celui du PistenBully 300 Polar.
- 15) La tension de chenille du PistenBully 400 se réalise directement depuis le poste de conduite.
- 16) Le rapport poids/puissance du PistenBully 600 avec chenilles combi est de 25 kg/CV, celui du PistenBully 400 est identique.
- 17) Le plus étroit des PistenBully Paana a une largeur de 2,20 m.
- 18) Le vario TrackDesigner est un dispositif réglable de traçage des pistes de ski de fond avec fraises de traceur intégrées.
- 19) La norme ISO 14001 concerne un système organisationnel traitant de l'environnement et Kässbohrer ESE est certifié.
- 20) Le PistenBully 600 a été lancé avec la tournée Fire in Red 2006. 587 exemplaires ont été produits jusqu'à ce jour.



NEWS

**Luc Alphand**

Une fois n'est pas coutume, cet hiver était placé sous le signe du repos pour Luc. Le Dakar ayant été annulé, il a donc pris du temps pour lui et sa famille

à Serre-Chevalier. Pour ne rien gâcher, la neige étant au rendez-vous, il a pu également rechausser les skis. Comme toutes les bonnes choses ont une fin, ce printemps s'annonce chargé : courses sur circuit, essais d'une nouvelle voiture, rallye raid, 24 heures du Mans, il prendra mi-avril le départ pour une course Hongrie/Roumanie. Si cet hiver lui a permis de se ressourcer, Luc repart sur les chapeaux de roue, comme il le dit lui-même, « ça va être tendu ».

**Julie Pomagalski**

Si elle a stoppé sa carrière, la championne n'a pas pour autant raccroché ses skis. Après un automne bien rempli, cette jeune femme dynamique a choisi de penser à elle

et de profiter de son temps libre. De retour de Bulgarie pour un photoshoot et une vidéo, son hiver était placé sous le thème de la détente et du loisir. Présente à Chamonix pour les outdoor-games, mais curieuse de nouveaux horizons, elle était en Chine au mois de janvier pour s'adonner à son sport favori le ski.

Kässbohrer a son champion

Au sein du service commercial de Kässbohrer E.S.E. se cache un compétiteur né, avec comme terrain de prédilection les pistes de ski. Ni Bode Miler, ni Jean-Baptiste Grange : Fred Lannes-Brun est un grand sportif. Une fois son costume de commercial laissé au vestiaire, il endosse celui de descendeur à l'assaut de slaloms et autres géants. Même si ça ne paie pas toujours et que les résultats ne sont parfois pas à la hauteur de ses espérances (55^e au slalom de la Giettaz, 71^e au Flumet et disqualifié aux Saisies), saluons son courage et sa persévérance, qui font de lui notre champion !

INTERVIEW

Chargé de la gestion des installations sportives et touristiques de la station, il lance un programme d'investissements pour l'agrandissement du domaine skiable et fait l'acquisition des quatre premiers PistenBully 145 avec commande électronique, livrées en France. En 1989, il arrive à Chamonix et mène à bien différents projets notamment la reconstruction du téléphérique de l'Aiguille du Midi, la liaison Brévent Flègère et l'ouverture du domaine de Vallorcine. Pdg des remontées mécaniques de Saint-Gervais, nous lui avons posé quelques questions sur la station de Saint-Gervais/Saint-Nicolas de Verocce qu'il dirige. Entretien avec un directeur passionné.

K-Info : Comment décrivez-vous la station ?

JCO : Saint-Gervais est une station aux altitudes variées, 600 m au Fayet à l'arrivée de l'autoroute Blanche, 950 m au bourg principal, 1 250 m à Saint-Nicolas de Verocce, 1 450 m au Bettex et 4 810 m au sommet du Mont Blanc. C'est une station de tradition touristique sans égal avec le tramway du Mont Blanc, les Thermes du Fayet, le Casino, les premiers téléphériques construits en 1934, 20 000 lits touristiques et plus de 5 000 résidents permanents.

K-Info : Et votre domaine skiable ?

JCO : Saint-Gervais dispose de 85 km de pistes sur son propre territoire, mais le domaine est parfaitement intégré avec Megève et l'espace « Evasion ». Le domaine global offert aux clients s'étend sur plus de 450 km équipés de 113 remontées mécaniques. Le domaine équipé culmine sur le Mont Joly à 2 350 m d'altitude, la majorité des pistes est située en forêt et en alpage entre 1 500 et 2 000 m avec des reliefs et des expositions variés et une vue incomparable sur le Mont Blanc. Un important réseau d'enneigement, réalisé en co-financement avec la Commune, permet de compléter l'enneigement naturel et éventuellement, de parer aux situations de faible enneigement.

Saint-Gervais, une saison satisfaisante

Jean-Claude Olry né en 1949 à Paris est un sportif accompli. De cette passion pour le sport naîtra un vif intérêt pour la montagne. Ingénieur des Arts et Métiers, il prend en 1975 la direction de la régie municipale d'Auron.

**K-Info : Vous êtes engagés avec Kässbohrer, expliquez nous les raisons de ce choix et la manière dont se déroule ce partenariat ?**

JCO : Notre alliance avec Kässbohrer est historique. En effet, auparavant l'entreprise SOCEDAM se trouvait sur la commune du Fayet ce qui garantissait une proximité très avantageuse et une intervention rapide en

cas de panne. La station ne dispose pas de garage ni d'atelier technique. Tous les étés, les machines sont reprises par Kässbohrer qui se charge dans ses propres locaux de toutes les révisions et réparations nécessaires.

Ce procédé s'avère économiquement très intéressant, il repose d'une part sur la compétence du responsable de service, capable d'inculquer un parfait respect du matériel à ses chauffeurs et de faire face immédiatement aux petites imperfections et d'autre part à la capacité d'intervention rapide et efficace de l'assistance Kässbohrer en cas de panne sérieuse.

K-Info : Quel est votre bilan pour cette saison ?

JCO : La neige a été au rendez-vous dès le mois de décembre ce qui a permis une parfaite préparation du domaine et un début de saison très prometteur. En revanche, la situation s'est compliquée mi-février du fait des très faibles chutes de neige du mois de janvier, et d'une semaine de fort redoux début mars mais cela n'entachera pas pour autant la saison 2007/2008 qui a bénéficié d'un ensoleillement exceptionnel et d'une bonne fréquentation. ☺

Jean-Noël MUFFAT, responsable damage à Saint-Gervais nous parle de son métier qu'il adore.

À la tête d'une flotte de 9 machines réparties au sein de deux équipes sur deux sites, il nous a expliqué comment se déroule le damage à St. Gervais et comment sont appréhendées les évolutions en la matière. Si le travail en amont l'été est très important, les prouesses techniques des machines permettent un travail parfait des pistes et une conservation optimale de la neige. En ces périodes de redoux, le travail des machines à treuil est capital, car sans elles et selon ses dires : « une grande partie des pistes ne pourraient pas demeurer ouvertes du premier au dernier jour de la saison ». Nos dameurs travaillent souvent au treuil, même sur des pentes moyennes pour éviter tout ripage et tout endommagement de la couche inférieure du manteau neigeux, pour les pistes les plus exposées au vent. Un travail de lame difficile doit être réalisé après chaque chute de neige pour assurer l'ouverture des pistes taillées dans le dévers. Aux 11 dameurs, s'ajoute en électron libre, un chauffeur chargé du « bullage ». Quand la neige commence à manquer et que le climat se radoucit, il récupère toute la neige en bord de piste afin de la rassembler sur la piste.

LE COIN DE L'ADSP

L'ADSP N'A PAS CHÔMÉ

C'est à Giens, les 2 et 3 octobre que l'Assemblée Générale de l'ADSP s'est tenue et c'est un programme chargé qui attendait les membres. Au menu : la réforme du secourisme et le coût de l'énergie.



André Grognet

En ce qui concerne les secours, l'ADSP, le SNTF, Nordique France et les maires ont engagé une action commune auprès du ministère de l'Intérieur pour préserver l'organisation originale des services des pistes qui jusque-là a fait ses preuves.

À ce sujet une réunion est programmée à Paris le 2 avril. Le coût de l'énergie est également un sujet qui préoccupe très fortement l'ADSP. Avec une production toujours plus grande de neige de culture, la consommation

d'électricité ne cesse de croître. En effet, les fortes hausses du prix de l'électricité et du fuel amputent une large part des budgets des services des pistes mais la qualité des prestations « pistes » doit toujours être optimale. Pour ce faire, certes les pistes devront être encore mieux préparées l'été, mais les constructeurs de dameuse et de systèmes d'enneigement devront également faire des efforts. Un tournant doit donc s'amorcer, et l'ADSP vise plus particulièrement les engins de damage.



En effet, selon ses membres : « la technologie intrinsèque des machines n'a pas subi de révolution en 30 ans ; certes les moteurs thermiques sont conformes aux normes, mais les principes structurels des engins n'ont pas changé en ce qui concerne les économies d'énergie ».

Il reste encore du pain sur la planche pour l'ADSP et son Assemblée Générale s'est terminée, laissant ainsi ses membres pleins de projets et d'ambitions pour la suite. ☺

PARTENARIAT

DES STATIONS À LA HAUTEUR : LE SKI NORDIQUE À L'HONNEUR



Vu l'ampleur de ces événements, le travail en amont est capital. Kässbohrer met à disposition des différentes stations, des dameuses afin d'étoffer leurs parcs respectifs (3 dans le Jura, 1 à Bessans et à Autrans). En effet, la société met un point d'honneur à aider des stations parfois modestes et à développer des partenariats privilégiés comme c'est le cas au Grand Bornand, à Flaine, à Bessans, ou à Autrans. Partenaire de Nordique France, son soutien aux compétitions nordiques est capital.

S'il a fallu faire face aux caprices de la météo, et parfois au manque de neige, (le parcours de la Transjurassienne a dû être réduit, saison difficile à Chaux-Neuve), ces événements ont été très réussis, festifs, avec énormément de participants, de spectateurs et une implication maximale des personnels techniques de chaque station qui effectuent un travail de titan dans un laps de temps très réduit.

L'échange et le coté relationnel sont très important pour ce genre de compétitions. Le mercredi qui a suivi la Transjurassienne était organisée une journée de présentation des machines de damage où les responsables de sites nordiques s'étaient réunis pour discuter technique.

En plus du ski nordique, Kässbohrer s'implique également dans des compétitions de boarder cross, la société est partenaire de la Clusaz mais aussi de Quiksilver. Parce qu'il n'y a pas que le ski alpin, l'entraide et la solidarité sont essentielles pour que des événements de cette renommée soient maintenus en France. Rendez-vous l'année prochaine ! ☺

Compte rendus de divers partenariat

- Marathon de Bessans, le 13 janvier
- La Foulée blanche, du 16 au 20 janvier
- Boarder cross Flaine, le 16 janvier
- Bornandine, le 3 février
- Transjurassienne, le 9 février
- Championnat de France de biathlon aux Contamines : 16 et 17 février
- Championnat de France cadet ski de fond au Praz de Lys : 15 et 16 mars
- Coupe du monde de combiné nordique à Chaux-Neuve : 19 et 2 janvier 2008
- Candide Thovex Quiksilver à la Clusaz, le 23 mars

TECHNIQUE

LE NOUVEAU TREUIL EST ARRIVÉ



Un projet, de la matière grise, une réflexion intense et voilà le résultat : le nouveau treuil monovitesse disponible dès cette année sur tous les PistonBully 600.

Plus simple d'utilisation avec moins de boutons, voilà de quoi satisfaire les conducteurs de treuils. Tout a été pensé pour concilier puissance et maniabilité. La force de traction se règle plus facilement, on passe de 800 kg à 4 tonnes grâce à une simple variation du potentiomètre, et le concours d'un moteur à cylindrée variable et non plus à deux cylindrées fixes procure plus de puissance. Grâce au nouveau potentiomètre, plus le tonnage augmente, plus la vitesse diminue, la manipulation s'en trouve ainsi facilitée. ☺

FORMATION

Parce qu'il n'y a pas d'âge pour apprendre



Pour que le potentiel des machines soit exploité à son maximum, Kässbohrer ESE organise dans ses locaux, deux sessions de formation, aux mois de juin et de septembre. Au programme : formation générale sur les chenillettes, maintenance technique et hydraulique ainsi que lecture de plans. Destinées en premier lieu pour les techniciens fraîchement embauchés, elles s'adressent également aux personnels désireux de se remettre à niveau.

Pour compléter l'offre de formation et répondre aux exigences de la clientèle qui a investi dans une dameuse au cours de l'année, en octobre, se déroulera une session consacrée à la présentation des machines neuves.

Ces journées de formation sont capitales et permettent de tisser des relations de confiance entre les clients et le personnel de Kässbohrer.

Mais rappelons que plusieurs programmes de formations sont également destinés aux chauffeurs, l'objectif étant d'apprendre à utiliser les machines au mieux de leurs possibilités, en optimisant ainsi le coût d'exploitation. ☺

ISO



Kässbohrer E.S.E. certifié

Ça y est c'est officiel, l'entreprise Kässbohrer E.S.E. est désormais le premier constructeur mondial d'engin de damage à obtenir la certification Iso 14001.

Cette distinction, gage d'une production et d'un travail respectueux de l'environnement est due en grande partie à la nouvelle implantation des locaux depuis 2003 à Tours-en-Savoie, ainsi qu'à un changement radical dans les procédés et l'utilisation de certains produits. Chaque année, c'est plus de 20 000 litres d'huiles « bio » qui passent par l'atelier et qui à partir de là vont suivre un chemin bien jalonné. Le liquide transite par des distributeurs, les bidons sont entreposés dans des bacs de rétention et l'huile usagée finit sa course dans des cuves de recyclage. Si auparavant on utilisait des solvants pour nettoyer les pièces, ce temps est révolu. Désormais, ils sont remplacés par une fontaine biologique où



des bactéries s'en chargent, et bien sûr, 100 % des déchets sont revalorisés.

Cette démarche citoyenne, à laquelle l'ensemble des collaborateurs de Kässbohrer E.S.E. a entièrement souscrit, aura sans doute un impact auprès des stations de plus en plus attachées aux questions environnementales.

A noter, le prochain K-Info sera consacré à l'obtention de cette certification et à la question environnementale.

Formatic repris par Kässbohrer

reste une société de droit Finlandais et devient filiale du groupe avec ses propres produits et ses spécificités. Bien sûr, les ingénieurs de Kässbohrer apporteront leur savoir-faire et les synergies sur les achats ou la logistique seront mises en jeu. C'est dans cet esprit que la commercialisation et le SAV seront délégués au réseau du groupe : Kässbohrer E.S.E. deviendra donc le relais de Formatic en France à partir du 02 juin.

Rendez-vous au SAM sur le stand Formatic pour découvrir les nouveaux produits et services proposés.

Infos pratiques

Vous pouvez toujours contacter les responsables de service par e-mail : nom.p@pistenbully.fr, où "p" est l'initiale du prénom (ou les deux initiales accolées en cas de prénom composé).

KÄSSBOHRER E.S.E.

BP 218

73277 ALBERTVILLE

Cedex France

Standard Général

➤ Tél. : +334 79 10 46 10

Fax : +334 79 10 46 40

➤ Mail : info@pistenbully.fr

Services Techniques

Service Pièces

Richard Coutin

➤ Tél. : 04 79 10 46 46

Fax : 04 79 10 46 41

Service Intervention

Emmanuel Ruggiero

➤ Tél. : 04 79 10 46 20

Assistance technique

Jean-Pierre Estèves

➤ Tél. : 04 79 10 46 30

Service technique

Secrétariat. Fabienne Fath

➤ Tél. : 04 79 10 46 22

Fax : 04 79 10 46 42

Service livraison

Marie-Paule Tétaz

➤ Tél. : 04 79 10 46 17

Démonstration / formation

Pascal Muffat

➤ Tél. : 06 86 07 16 38

Service garanties

Arjan Botterman

➤ Tél. : 04 79 10 46 23

Services Commerciaux

Service commercial

Bernadette Be

➤ Tél. : 04 79 10 46 12

Fax : 04 79 10 46 40

Service commercial Pièces

Frédéric Lannes-Brun

➤ Tél. : 06 82 81 86 48

Service Occasions

Gérard Perrin

➤ Tél. : 06 86 07 16 32

Service Comptabilité

Philippe Be

➤ Tél. : 04 79 10 46 35

Fax : 04 79 10 46 43

agenda

> 2 et 3 avril

Challenge PistenBully à Serre-Chevalier

> Du 14 au 17 avril

Finale des Écureuils d'or à Val Thorens

> Du 23 au 25 avril

SAM à Grenoble

> Du 3 au 5 juin

AfterWork Party 2008 à Laupheim

> En juin / juillet

Techni-Tours Alpes du Nord, Alpes du Sud et Pyrénées, date et lieux à définir

> 18 au 20 septembre

Open de golf interstations à Pont Royal

> 21 septembre

La PistenBully parade, Show véhicules d'occasion à Laupheim.

> à l'automne

Toutes les formations pour chauffeurs ou mécaniciens sur demande.

> Retrouvez toute l'actualité du

damage sur www.pistenbully.fr

INSOLITE

On s'y croirait !

Ne vous fiez pas aux apparences, cet homme n'est pas venu passer ses vacances à la neige, c'est la neige qui est venue à lui.



Nous sommes à Dubaï, ville de la démesure. Et que trouve-t-on à Dubaï ? Du soleil, la chaleur, le désert et des pistes de ski. Le Skidome de Dubaï, a ouvert ses portes en novembre 2005. 400 mètres de pistes, 26 000 mètres carrés de surface enneigée, 30 tonnes de neige produites par jour et un snowpark, voilà une nouvelle mission pour les PistenBully. Jean-Michel Glénat et Pascal Muffat se sont donc rendus sur place pour assurer

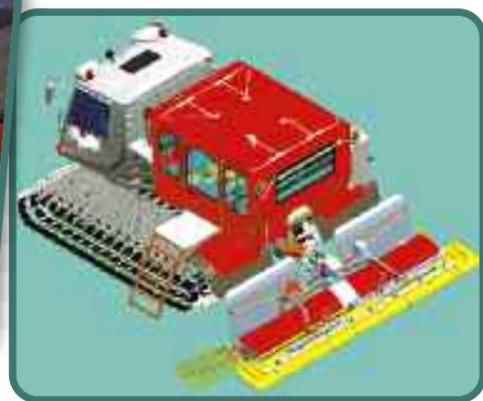
le service après vente et pour veiller au bon comportement des PistenBully dans ces lointaines contrées.

Une fois sur les lieux, on oublierait presque qu'à l'extérieur il fait 40°. La température ambiante est de -1°, les locaux font leurs premiers pas sur les skis et s'essayent au chasse neige. Tout est fait pour qu'on s'imagine dans une véritable station de ski ; rien n'a été laissé au hasard pas même le pilote de la dameuse. ☺

Madame est servie

Telle une princesse descendant de son carrosse, voici Virginie du service commercial. Et qui l'attend tel un chevalier servant ? C'est Jérémie du service pièces, prêt à intervenir au moindre faux-pas de la belle. Ce carrosse, c'est la nouvelle cabine 20 places qui sera présentée au SAM et qui peut être montée sur tous les modèles de la gamme. L'entrée latérale située par-dessus le train de chenilles permet d'avoir une fraise à l'arrière.

Qui a dit que les contes de fées modernes n'existaient pas ? ☺



Club PistenBully

DE NOUVEAUX CADEAUX PISTENBULLY



Passionnés de montagne ou simplement amateurs de belle mécanique, les membres du Club PistenBully ont vraiment été à la fête cet hiver : ils n'ont en effet pas manqué de saisir l'occasion qui leur était offerte de venir assister à la présentation du PistenBully 400 et du PistenBully Paana sur les différents sites de la tournée Fire in Red. D'autres se sont inscrits pour le Challenge, répondant ainsi à l'invitation de Kässbohrer ESE, d'assister à une épreuve des plus populaires pour qui aime les engins de damage. Enfin, rendez-vous



au SAM, car tous les adhérents du Club recevront par courrier chez eux une invitation personnelle et un billet d'entrée pour venir découvrir le stand PistenBully n°214. Une bonne occasion également de faire quelques achats de produits griffés de la marque à des prix très attractifs pendant les trois journées du salon. ☺

Découvrez toutes les nouveautés sur le site Internet www.pistenbully.fr