

avril 1973 n°11

- 4 Moteur F.M. : déjà la qualité des grands constructeurs.
- 10 Petites annonces - Les lecteurs écrivent à Élan.
- 11 Une nouvelle rubrique : entretien avec M. Latocha.
- 12 Élan-Actualités.
- 14 Troisième système d'intéressement à F.M. : l'intéressement à l'amélioration des conditions d'hygiène et de sécurité.
- 16 Élan-Tourisme : le circuit des moulins (première partie).
- 19 Élan Pratique.
- 20 Madame Élan : cet été, grâce et légèreté - Une nouvelle recette régionale : le lapin aux pruneaux.
- 22 Élan a noté pour vous - Mots croisés - Jeux.

La qualité, de nos jours, constitue, on le sait, un des mots-clés de l'industrie. Six mois après le



lancement sur le marché du premier moteur fabriqué par F.M., nous avons mené notre enquête pour savoir si l'Entreprise avait atteint un des objectifs qu'elle s'était fixés au début de l'année 1972, à savoir la qualité. La réponse est positive, puisque le moteur F.M. a déjà la qualité des grands constructeurs. C'est là, à n'en point douter, une sérieuse référence pour les fabrications sortant de Française de Mécanique. **4**



Nous démarrons dans ce numéro une nouvelle rubrique intitulée « Entretien » qui nous permettra d'interviewer un certain nombre de membres du personnel de F.M. s'étant distingués à l'intérieur ou à l'extérieur de l'Entreprise. Et c'est dans cet esprit que, pour commencer, nous avons demandé à M. Latocha, du DCP, de nous parler de son idée « PIAT ». **11**



Pour répondre au vœu de nombreux lecteurs, nous reprenons dès ce numéro notre série d'articles touristiques que nous avions interrompus pendant l'hiver. Nous vous proposons donc cette fois de suivre avec nous un circuit des moulins qui vous conduira dans les Flandres. **16**

élan

magazine
du personnel
de la Française
de Mécanique

Directeur de la Publication
et Rédacteur en Chef :
Georges Crapet

Assistante :
Nicole Kornhauser

Service
des Relations Publiques
B.P. 8 - 62138 Haisnes
Tél. 28.99.55

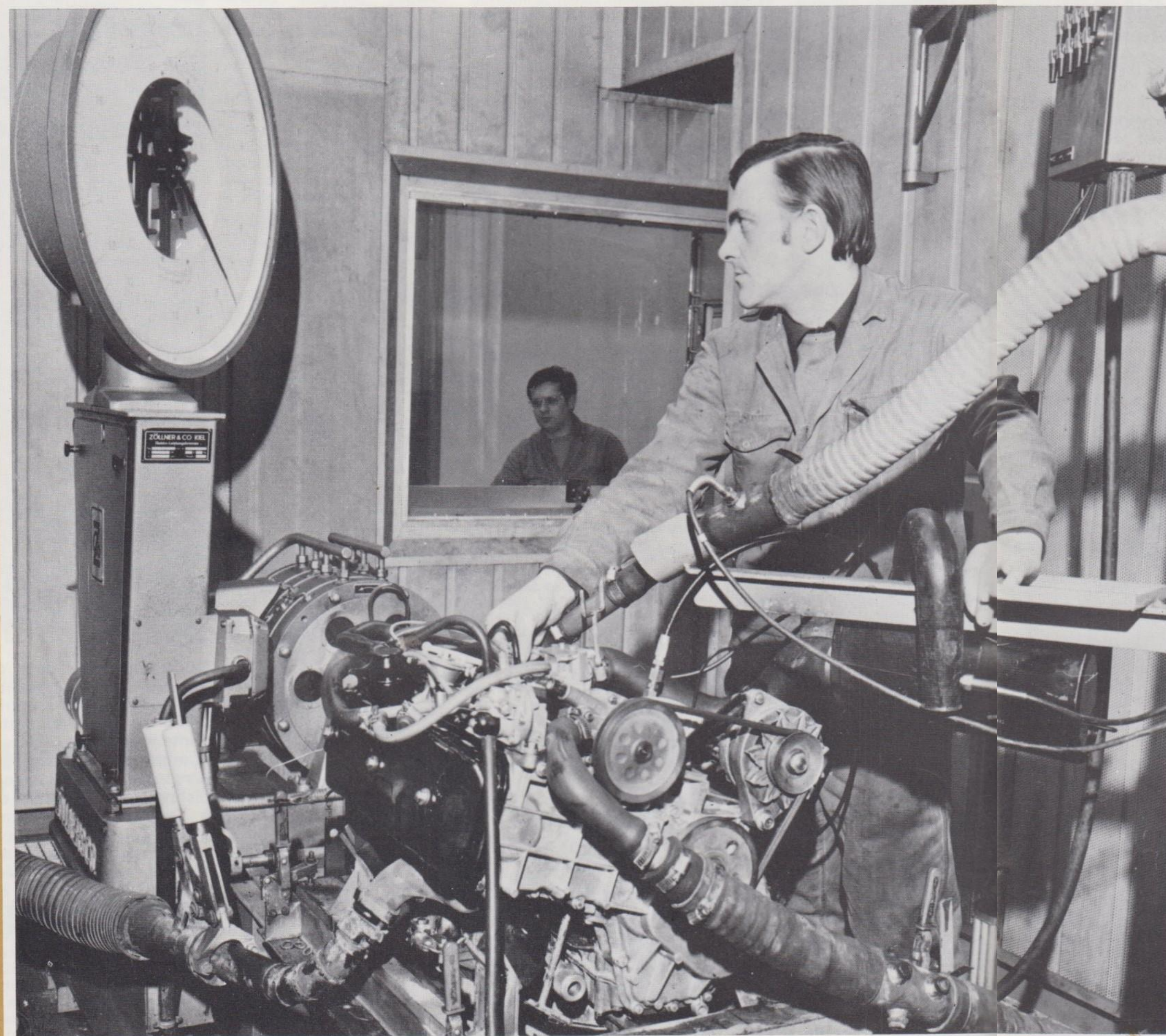
Tirage : 2 700 exemplaires

Imprimerie Silic
100, rue Eugène-d'Hallendre
59110 La Madeleine - 9903
D.L. 1948

Photos : Paul Walet

La reproduction des articles
et des documents doit être
soumise à notre autorisation.

Membre de l'Union
des Journaux d'En-
treprise de France



MOTEUR FM DÉJÀ LA QUALITÉ DES GRANDS CONSTRUCTEURS

« La qualité, objectif n° 1 de FM », avons-nous titré en première page de notre numéro de janvier 1972. Dès cette époque en effet, alors que, seule, la Fonderie avait démarré ses fabrications et que la Division Mécanique n'avait pas encore lancé sa production de moteurs en série, la qualité était déjà l'une des préoccupations majeures de l'Entreprise.

Depuis lors, le premier moteur fabriqué à FM a été lancé sur le marché. Depuis six mois maintenant exactement. Et les résultats ont été, très rapidement, satisfaisants.

L'objectif n° 1 que FM s'était fixé au début de l'année dernière a donc été atteint.

Il l'a été, d'abord grâce à ceux

qui ont conçu le moteur. Il l'a été aussi grâce à tous ceux qui « fabriquent » la qualité de ce moteur. Qu'il s'agisse des Ouvriers qui, en jalonnant leur fabrication, peuvent de suite déceler si une pièce présente un défaut. Qu'il s'agisse des Agents de Maîtrise qui, en effectuant des sondages et toutes les interventions nécessaires, suivent pas à pas la production. Qu'il s'agisse enfin de l'encadrement qui, en apportant des améliorations techniques sur les machines, permet de supprimer les anomalies.

Objectif atteint donc grâce à ceux qui « fabriquent » la qualité, mais aussi grâce à ceux qui, relevant du Contrôle Technique, les aident à mener à bien leur

mission, en vérifiant les niveaux à tenir.

Objectif atteint également grâce à ceux qui s'assurent si les produits fabriqués répondent bien aux exigences des clients.

Objectif atteint bien entendu aussi grâce aux efforts de tous les membres de l'Entreprise. Comme nous le disions dans notre numéro de janvier 1972, la qualité est l'affaire de tous, que ce soit dans les Ateliers ou dans les Services : si, en effet, la précision est l'affaire de la machine, la qualité est celle de l'homme.

Mais, comme nous souhaitons aujourd'hui nous pencher sur les résultats qui ont été enregistrés pour le moteur FM depuis le lancement de la 104, nous limiterons cette fois notre propos au domaine de ceux qui représentent les clients, à savoir au domaine qui relève du Département Qualité.

Et pour ce faire, nous avons pensé qu'il serait intéressant de passer en revue les différents moyens mis en œuvre par ce Département, pour mener à bien sa mission. Mission qui consiste essentiellement à assurer en permanence, aux produits fabriqués par l'Entreprise, un niveau de qualité optimal propre à créer l'image de marque FM auprès des constructeurs et de la clientèle. Et au fur et à mesure de la présentation de ces moyens, de voir comment ont évolué les résultats obtenus depuis quelques mois.

si la précision est l'affaire de la machine, la qualité est celle de l'homme

de nombreux contrôles avant même la fabrication

Pour mener à bien cette mission, il s'agit d'abord, on l'a déjà vu — et c'est là le rôle des « Méthodes Qualité » — de créer des gammes de contrôle, en interprétant plans, cahiers des charges et normes demandées. Ce après quoi, les moyens à utiliser sont dessinés, mis au point et installés dans les Ateliers.

Autant d'éléments de vérification qui servent notamment à ceux qui, au « Contrôle-Réception des Pièces Extérieures », assurent des niveaux de qualité constants pour tout ce qui arrive directement à Douvrin.

C'est ainsi qu'un contrôle très approfondi est effectué pour l'acceptation des pièces-types : afin d'assurer un démarrage correct des livraisons dans les Ateliers, on va jusqu'à démonter complètement un organe pour vérifier sa conformité interne.

On utilise non seulement pour ce contrôle les moyens de métrologie d'atelier bien connus que sont les marbres, les comparateurs ou les traceurs, autant d'éléments qui permettent de détecter toutes les anomalies dimensionnelles.

Mais on a recours aussi à des bancs de mesure — surtout des bancs électriques pour vérifier le fonctionnement de l'alternateur, de l'allumeur ou du démarreur — et à des bancs d'endurance, pour les courroies notamment.

Après que cette « acceptation » a été faite, on procède à un autre contrôle : celui des lots de série, de manière à assurer la vérification des points caractéristiques des organes. Des moyens spécifiques à chaque pièce sont répartis pour ce faire sur toute une série de tables de contrôle, moyens

auxquels viennent s'ajouter des machines à biller, des projecteurs de profil, des métallosopes (qui permettent de détecter les criques de surface), etc. Autant de vérifications qui sont prévues pour chaque lot, en prélevant un nombre de pièces qui varie selon l'importance des caractéristiques de tel ou tel organe (dimensions, aspect, fonctionnement, etc.).

Lorsqu'une anomalie est constatée, trois sortes de décisions peuvent être prises : ou bien le lot est retourné, ou bien il est accepté en dérogation¹, ou bien encore on procède à un tri qui permet d'éliminer les pièces mauvaises. En ce qui concerne les pièces ouvrées à l'extérieur, 4 % en moyenne des lots ont été retournés depuis septembre, et moins de 1 % ont été pris en dérogation. Pour les pièces brutes, les incidents dus aux anomalies de matière se sont considérablement réduits, puisqu'ils sont passés de 3,25 % en septembre à 1,30 % à fin février.

Tous ces contrôles sont effectués en vue de livrer, on le devine, des pièces impeccables aux Ateliers d'Usinage et de Montage, qui sont par conséquent les premiers clients du Département Qualité.

Mais il faut penser aussi et surtout aux clients extérieurs, en l'occurrence à Peugeot, pour le moteur de la 104. Et c'est là où commence à intervenir la « Gestion Qualité ».



Supercontrôle : un couple de serrage est toujours très important. M. Maurice Martel est ici en train de vérifier, à l'Assemblage, celui d'une pompe à huile.

Quatre supercontrôleurs effectuent dans les Ateliers des vérifications fonctionnelles qui permettent de s'assurer du niveau de qualité souhaité par le client. Utilisant les moyens du Contrôle Technique et de la Métrologie, ces « inspecteurs » de la qualité prélèvent un certain nombre de pièces, tout en travaillant en étroite collaboration avec le Contrôle Technique.

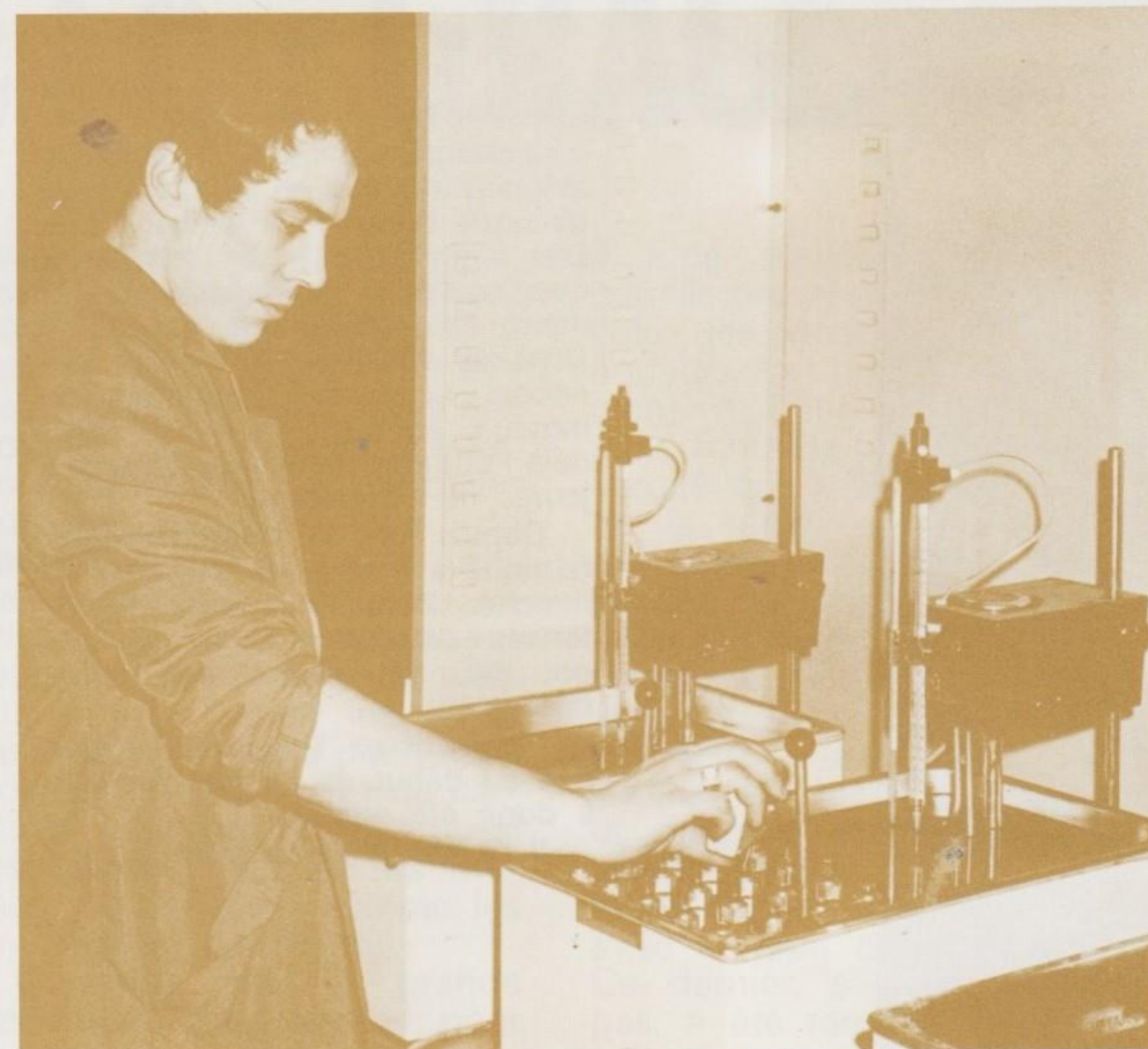
un thermomètre qui est déjà bien descendu : le DÉMÉRITE

Toujours avec ce même souci de répondre au mieux aux exigences du client, un moteur prêt à être expédié est prélevé tous les jours au magasin pour être démonté complètement, suivant toute une gamme de vérifications.

Gamme qui précise notamment tous les couples de serrage, les jeux de fonctionnement, l'aspect des pièces (la portée des coussinets par exemple), etc.

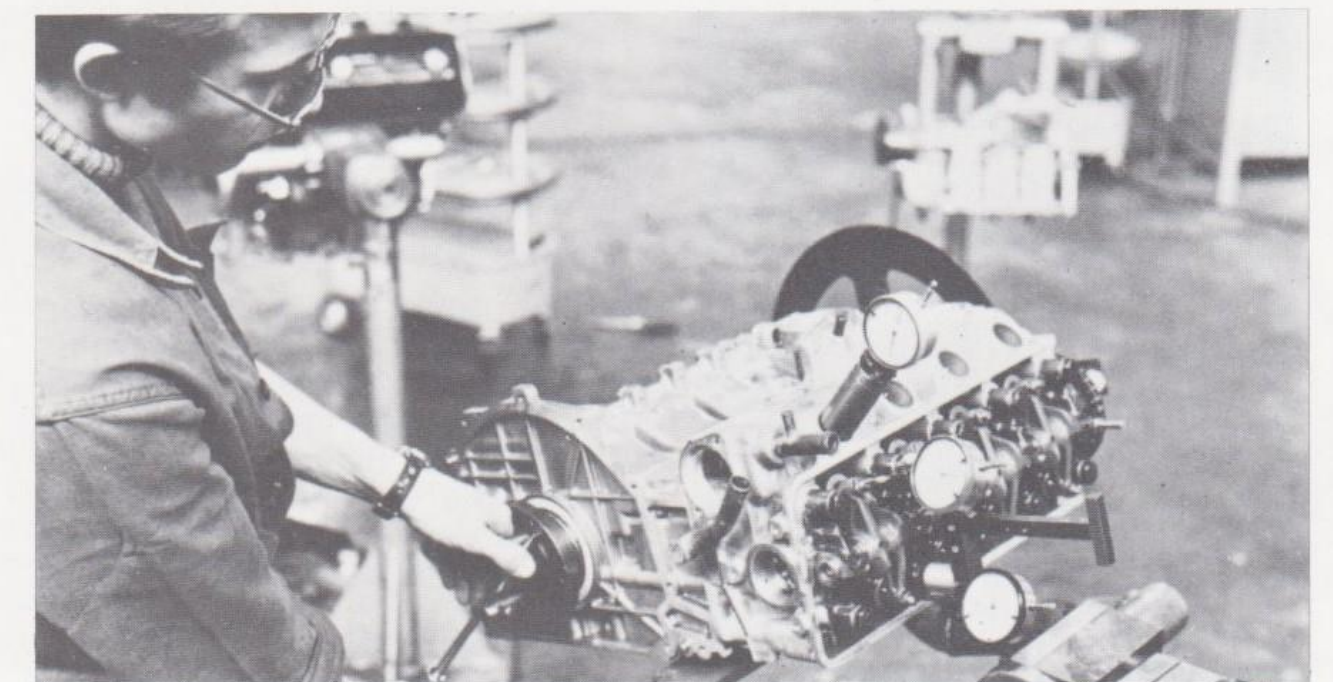
A partir de valeurs qui ont été définies de façon précise, les anomalies constatées sont répertoriées et cotées selon la gravité de l'incident qui risque de survenir, et des mauvais points (un, trois, cinq ou quinze) sont attribués en fonction de ces anomalies. D'où la notion de démerite.

Une notion qui constitue un des éléments essentiels entrant en ligne de compte pour la connaissance de la qualité. Une notion qui n'est autre qu'un thermomètre



Des contrôles systématiques sont effectués sur tous les types de pièces. M. Michel Majcher mesure ci-dessus la température de fonctionnement d'un thermo-contact.

Démérite : tous les jours, un moteur prêt à être expédié est prélevé au magasin pour être complètement démonté. Ses éventuelles anomalies sont recensées et cotées. M. Jean-Pierre Jombart est ici en train de vérifier la distribution.



(1) Seulement bien entendu si l'anomalie est compatible avec un bon fonctionnement du moteur.

indiquant les « degrés » de cette qualité.

A la fin du mois de février, on en était à 39 points de démerite environ, alors qu'en septembre, juste avant le lancement de la 104, on en était encore à 68 points.

C'est déjà là un progrès fort appréciable, mais on comprend aisément qu'il faille encore aller plus loin, dès lors que l'on sait que l'objectif est de rapprocher ce démerite le plus possible de zéro.

Si, à l'aide de tous ces moyens que l'on vient de voir, on essaie de diminuer au maximum les anomalies, on vérifie aussi les performances des moteurs qui sortent tous les jours des Ateliers de F.M.

C'est ainsi que, sur une série de bancs, on procède à trois sortes d'essais.

Des essais-performances en premier lieu. Chaque moteur testé est rodé sur un banc pendant cinq heures et subit ensuite un certain nombre de vérifications, suivant une gamme qui précise notamment les puissances à obtenir, les consommations à ne pas dépasser, les températures et les pressions du circuit d'eau et du circuit d'huile à respecter.

Pour subir ces essais, le moteur est équipé d'une triplète postiche, qui permet une prise de puissance directe sur le vilebrequin (on devine aisément quelle serait la complexité d'un banc pour lequel la puissance serait prise aux sorties de pont, avec la nécessité qu'il y aurait notamment de prévoir deux arbres de sortie).

Ce moteur, ainsi équipé de sa triplète postiche, est accouplé à un frein-moteur de type électrique, pour être ensuite rodé et subir ces essais-performances.

Des essais que 1 200 moteurs ont subis depuis quatorze mois, ce qui correspond à plus de 3 % de la production totale. Des essais qui ont vu diminuer de façon appréciable les incidents relevés, puisque ceux-ci sont passés de 19 % en septembre à 8 % en février.

Ces essais-performances sont



Huit bancs d'essais tournent 14 heures par jour pour détecter, soit les anomalies qui se manifestent de suite, soit celles qui surviennent à plus longue échéance. M. Guy Oger est en train de procéder ici au réglage de la puissance d'un moteur.

LES POINTS DU DÉMÉRITE

Les points de démerite sont attribués selon les anomalies constatées. Ils le sont de la façon suivante :

● un point : pour un défaut léger sans gravité (une bosse sur le couvercle d'un culbuteur).

● trois points : pour un défaut gênant mais non grave (jeu de culbuteurs mal réglé) : ce défaut n'est pas grave, car, à la vérification des 1 000 km, il peut être corrigé.

● cinq points : pour un défaut grave qui provoquerait un incident-clientèle et qui nécessite donc une retouche (tendeur de chaîne non-armé).

● quinze points : pour un défaut très grave qui provoquera de façon systématique un incident-clientèle important (vis de butée d'arbre à cames non serrée).

complétés par des essais-endurance, pour lesquels le moteur est placé sur le même banc. Le moteur est cette fois soumis à des variations de régime toutes les quinze minutes, et ce de telle façon qu'il subisse sur toute sa plage de vitesse des modifications de charge importantes.

Une douzaine d'essais de ce genre ont déjà été réalisés, qui durent chacun 500 heures environ et qui permettent de détecter d'éventuelles anomalies de montage ou de conception.

Mais ce n'est pas tout : on procède également à des essais techniques, et ce en fonction de tel ou tel incident que l'on veut identifier. Un banc spécialement affecté à cet effet est utilisé dès qu'apparaît un problème assez complexe. A l'heure actuelle, plusieurs essais de ce genre ont lieu tous les jours, qui ont jusqu'à présent toujours permis de proposer des solutions aux problèmes soulevés.

déjà 38 fois le tour de la terre avec les essais

Tous ces essais, qui sont effectués sur banc, doivent être complétés, on le comprend, par des essais sur route. C'est la raison pour laquelle une 104 a été spécialement équipée de moyens de mesure et d'enregistrement, concernant notamment la température de l'eau et de l'huile, les pressions, la vitesse et le fonctionnement du ventilateur.

Chaque moteur ainsi essayé tourne sur 500 km, ce qui correspond d'ailleurs à un test de consommation d'huile.

Autant d'essais qui, depuis le démarrage des productions de moteurs, correspondent à 1 530 000 km, soit 38 fois le tour de la Terre !

Autant d'essais et autant de vérifications qui permettent d'expédier à Mulhouse des moteurs dont la qualité va en augmentant : de 13 moteurs pour 1 000 retournés à F.M. en septembre, on est passé en effet à moins de 5 pour 1 000 en février.

Il faut dire que les responsables de l'Entreprise n'hésitent pas à envisager tous les moyens qui permettent de parvenir à un maximum de résultats. C'est ainsi par exemple que leurs spécialistes vont sur place à Mulhouse, à chaque fois que cela est nécessaire, et ce pour qu'ils puissent se rendre

mieux compte de telle ou telle anomalie décelée au cours des essais-voiture prévus pour tous les moteurs de façon systématique à l'usine de Peugeot.

Ils sont même allés jusqu'à faire un ultime contrôle sur plus de 1 500 moteurs montés sur voiture juste avant le Salon, que ce soit à Mulhouse, à Nanterre ou même en Allemagne.

Depuis lors, la 104 a fait son chemin. Le moteur qui l'équipe, le moteur F.M., a vu très vite ses performances appréciées. Il passe aux yeux de tout le monde pour être suffisamment « nerveux » et les incidents qu'il présente actuellement, bien que son lancement ne remonte qu'à six mois, sont déjà du même ordre que ceux des grands constructeurs.

C'est là déjà, à n'en point douter, une sérieuse référence pour les 38 259 moteurs, qui, à fin février, avaient été fabriqués par Française de Mécanique. ■

petites annonces

Les petites annonces, qui sont gratuites pour les membres du personnel de la Française de Mécanique, doivent être remises par écrit au journal, avant le 20 de chaque mois. Elles devront aussi comporter le nom, le prénom ainsi que l'adresse personnelle des intéressés.

autos et accessoires

- 204 GL, 1973, bleu pastel, environ 9 000 km, disponible début avril. M. Desmet, 8, rue Marin-la-Meslée, 59000 Lille.

- R 6, 1970. Prix argus. Moyen d'arrangement. M. Van Landewick, 160, Grand-Rue, Billy-Berclau, 62138 Haisnes.

- 504 Injection, 1972, dorée, intérieur cuir, 7 000 km, toit ouvrant. Disponible mi-juin. 19 000 F. M. Crogiez, 19, rue des Lilas, 59480 La Bassée.

- R 10 Major, blanche, intérieur simili bordeaux, 52 000 km. Phares antibrouillard. Sous argus 1967 : 2 350 F. Bon état. Libre fin avril. M. J. Jacques Planté, 27, bloc Féval, Grande Résidence, 62300 Lens.

- 2 CV Citroën, type AZL 4, 1970, blanche, transmission homocinétique. Disponible début mai. Prix argus. M. P. Godfroid, « Les Charmilles », 59000 Radinghem. Tél. 50.76.19.

- R 4 Export, 1973, blanche, intérieur drap rouge, environ 9 000 km. Disponible mi-juin. Mme Kornhauser, 8, Tour Franck, Grande Résidence, 62300 Lens. Tél. 28.48.25.

- ID 20, 1969, 54 000 km. Prix argus. M. Goeury, 61, rue Lernould, 62110 Hénin.

articles de vacances

- Recherche caravane 430 kg, 3-4 places, état neuf. M. J.-R. Sarrazin, 29, rue du Général-de-Gaulle, 62880 Pont-à-Vendin. (sauf le jeudi).

- Caravane « Caravelair », 4 places. Mme Tartara, 2, rue Delongaique, 62880 Vendin-le-Vieil.

- Tente « Cabanon », 5 places et matériel de camping. M. Mayeux, 3, rue Ch.-Helle, 62210 Avion.

- Remorque « Erka », 350 kg, attache R 12, très bon état. 700 F. M. Druon, 29, route d'Estaires, Violaines, 62138 Haisnes. Visible dimanche matin seulement.

- Tente, 3-4 places. M. Creton, 25, rue Pasteur, 62980 Vermelles.

- Attache caravane Simca 1 000. M. Martin, 5, rue Desmoulin, 62880 Vendin-le-Vieil.

articles ménagers

- Feu à mazout avec cuve 600 litres. Prix intéressant. M. B. Liénart, 139, rue Pasteur, 62160 Bully-les-Mines.

ameublement

- Salle à manger Renaissance Espagnole avec argentier. État neuf. 4 500 F. M. Baudrin, 109, route de Lens, Loison-sous-Lens, 62300 Lens.

- Living en teck, état neuf. M. Guelton, 9, Parvis de l'Église de la Fosse 12, 62300 Lens.

- Lit Latour, 1,25 m, chêne doré, matelas kapok très épais. M. Badolle, 6, rue de Nancy, 62114 Sains-en-Gohelle.

logements et terrains

- Maison, 5 pièces principales, située à Villeneuve-d'Ascq, près Cité Scientifique d'Annapes. Accès rapide autoroute. Cuisine, salle de bains, w.-c., jardin, garage en sous-sol aménagé. Chauffage central neuf garanti un an, cheminée feu de bois. Libre à la vente. 130 000 F. M. Gay, 34, place du Barlet, 59000 Douai. Tél. 88.75.86.

divers

- Mobyatic. Parfait état. M. B. Liénart, 139, rue Pasteur, 62160 Bully-les-Mines.

les lecteurs écrivent à élan

De M. Jean-Claude Lyps, du Département Qualité, Service Gestion :

— De nombreuses personnes de la Française de Mécanique sembleraient intéressées par des cours d'initiation automobile pour des réparations d'ordre courant, ou pour des entretiens relatifs au bon fonctionnement de leur véhicule.

Cependant ne pourrait-on pas généraliser cette idée au sein de l'Entreprise, en dehors des heures de travail, en formant un club ouvert à l'ensemble du personnel ?

Après une étude avec quelques amis de la Gestion Qualité qui s'adonneraient complètement à l'idée à titre bénévole, les lignes que pourrait avoir ce club ont été tracées :

- connaissances générales de ce qu'est un véhicule automobile ;
- pannes les plus élémentaires et les plus courantes ;
- remèdes à y porter ;
- entretien des véhicules.

Au sein de ce club, on pourrait également créer une section de karting, sport né en Amérique, parvenu dans notre continent en 1959. Aujourd'hui, le comité de karting compte plus de 280 clubs en France, sport à la portée de tous, dont est malheureusement empreinte de snobisme chacune des manifestations, mais ce n'est là fort heureusement qu'un préjugé disparu, avec le nombre d'adeptes licenciés (environ 3 600). A l'usine Peugeot de Mulhouse, je pense d'ailleurs qu'il existe déjà une telle section de karting.

Pour les initiés et les fans du sport automobile, on pourrait aussi imaginer la construction artisanale, aux couleurs de la Française de Mécanique, d'un prototype de barquette compétition (d'une voiture « genre formule »).

Ce n'est pas un projet irréalisable : j'en parle en connaissance de cause, puisque j'ai déjà moi-même tenté l'expérience il y a quelques années.

Il est évident que pour fonder un club de cette envergure, il serait nécessaire de disposer d'un minimum de matériel, d'un local aménagé dans l'usine, et de personnes compétentes voulant bien prêter leur concours pour trouver une solution aux problèmes particuliers qui se poseront au fur et à mesure des cas rencontrés.

Tout membre du personnel intéressé par ce genre d'activités, ou ayant d'autres suggestions à formuler, serait gentil de me le faire savoir, par l'intermédiaire du journal Élan.

* C'est avec plaisir bien entendu que nous recevrons les réponses des personnes qui seraient intéressées par la proposition de M. Lyps.



entretien

avec M. Joseph LATOCHA

UNE IMPÉRIALE POUR BERCEAUX

Élan : M. Latocha, vous avez été l'un des premiers dans l'Entreprise à avoir participé au régime d'intéressement à l'amélioration des techniques. La suggestion que vous avez émise dans le cadre de ce régime a été retenue et a fait l'objet d'une prime. Pouvez-vous nous expliquer ce en quoi elle consistait exactement ?

J. Latocha : Je suis cariste au STM¹, où je suis occupé à transporter des berceaux de moteurs, à l'aide d'un chariot élévateur.

Vous savez qu'une fois terminés, les moteurs sont amenés par des balancelles dans un secteur qu'on

appelle le décrochage, où ils sont déposés sur des berceaux.

Mon travail consiste à venir prendre ces berceaux, à les transporter vers une aire de stockage et à les charger dans des transconteneurs.

Quand j'enlevais un berceau plein au décrochage, j'étais toujours obligé d'en ramener un vide immédiatement pour qu'il soit à son tour rempli. En agissant de cette façon, on perdait du temps, car le décrocheur devait m'attendre et je ne pouvais rien faire d'autre.

J'ai donc proposé de mettre deux berceaux l'un sur l'autre.

Élan : Une impériale pour berceaux, en quelque sorte ! Comme pour les autobus anglais, on ajoute un deuxième étage...

J. Latocha : On ajoute un deuxième étage. Ce qui permet de remplir le berceau du dessous, pendant que je suis en train de transporter celui du dessus.

Élan : Les 14 berceaux, comprenant chacun 6 moteurs, ont donc tout simplement été remplacés par 28 berceaux, et ce sans prévoir un emplacement supplémentaire ?

J. Latocha : C'est exactement cela. Avec ce système, on gagne du temps, et je peux transporter autre chose, les pompes à eau pour les moteurs Diesel par exemple, pendant que le décrocheur emplit les berceaux.

Élan : C'était là effectivement une très bonne idée. Depuis quand travaillez-vous à F.M. ?

J. Latocha : Depuis le 20 septembre 1971. Avant de venir à l'expédition des moteurs et des produits finis, j'ai parcouru tous les Ateliers de l'Entreprise, que ce soit à la Fonderie, à l'Usinage ou au Montage. Et j'ai pu suivre l'évolution des travaux de la première tranche des installations, puisqu'à mon arrivée à F.M., il n'y avait, à l'Usinage par exemple, que quelques machines qui fonctionnaient.

Élan : Avant de venir à Française de Mécanique, exerciez-vous déjà le métier de cariste ?

J. Latocha : Oui, j'étais cariste dans une Entreprise de Douvrin. Avant, j'étais mineur, à la Fosse de Wingles. Je perçais des bowettes, des galeries de mine, si vous préférez, qui permettent d'aller vers les veines de charbon. Et j'ai aussi été chauffeur.

Élan : Le métier que vous exercez actuellement va-t-il vous permettre de trouver d'autres suggestions pour la PIAT ?

J. Latocha : Je vais essayer d'en proposer d'autres, car, avec le système de la PIAT, on est encouragé à rechercher toujours plus d'améliorations dans le travail. Mais, la prochaine fois, ce ne sera peut-être plus une idée d'« impériale »... ■

(1) Département Central de Production-Manutention, Transports.

490 MOTEURS ET 5 400 VILEBREQUINS PAR JOUR. Depuis le 12 mars, la production de moteurs est passée de 470 à 490 unités par jour. A la fin du même mois, seul subsistait à Oignies l'échange standard, avec 45 moteurs-jour. Pour les pompes à eau, la production s'élevait, à la même date, à 3 000 poulies, 4 000 arbres, 2 500 moyeux, 3 700 corps et 1 350 supports.

Toujours à fin mars, la production journalière, à la Fonderie, s'élevait, en pièces bonnes, à 5 400 vilebrequins et à 150 tubes pour segments.

PIAT : UN NOUVEL ACCORD POUR LA PART B. Pour une partie des idées PIAT, une part égale à 25 % des sommes à répartir est réservée aux personnes concernées, dans leur travail, par la réalisation de ces idées. C'est, on s'en souvient, ce que l'on appelle la part B.

Or, à l'expérience, il est apparu que l'attribution de cette part B, telle qu'elle avait été prévue initialement, risquait d'aboutir à des solutions pouvant être ressenties comme des injustices par le personnel du secteur concerné.

Après examen et discussion de cette question par la Commission Économique puis par le Comité d'Entreprise, il a été décidé, d'un commun accord :

- de limiter les versements individuels au titre de la part B à 300 F par personne, cette somme étant revue régulièrement en fonction de l'évolution du salaire de base de l'OSa ;
- de verser le reste de cette part B dans un fonds commun constitué au niveau de l'unité de production concernée, ce fonds étant réparti tous les semestres, en mars et en septembre, parmi l'ensemble du personnel de cette unité, ouvrier ou ETDAM de coefficient égal ou inférieur à 160.

TROIS NOUVELLES VOIES D'ACCÈS A LA ROCADE MINIÈRE. La rocade minière qui, on s'en souvient, a été mise en service le 20 décembre 1971 (voir notre n° 4 pages 10 et 11) ne comportait dans un premier temps que deux voies d'accès : l'une par l'échangeur « Lens-Centre » et l'autre par l'échangeur de Dourges, côté Autoroute A 1.

Trois échangeurs intermédiaires ont récemment été mis en service, qui permettent d'avoir accès aux communes proches de la rocade.

L'échangeur de Sallaumines tout d'abord, qui dessert essentiellement les deux communes de Sallaumines et de Noyelles.

L'échangeur de Montigny, qui permet de relier les quatre communes de Montigny, de Billy-Montigny, de Fouquières-les-Lens et de Harnes.

L'échangeur d'Hénin-Beaumont enfin, qui dessert les communes d'Hénin et de Courrières.

Il est prévu dans le courant de l'année de mettre en place divers équipements nécessaires pour assurer la sécurité, notamment l'éclairage des échangeurs, et des glissières sur le terre-plein central.

PIAT : 758 IDÉES ENREGISTRÉES AU 28 FÉVRIER. Les suggestions émises dans le cadre du régime de l'intéressement à l'amélioration des techniques continuent à arriver en quantité sur le bureau de M. Masse, le responsable de la gestion de ce régime.

C'est ainsi qu'au 28 février, 758 idées avaient été enregistrées, après cinq mois seulement de fonctionnement du régime. 130 avaient été acceptées, dont 65 étaient déjà appliquées, les 65 autres devant l'être dès la mise en place définitive des moyens.

479 suggestions étaient à cette même date en préparation, 36 étaient en cours de transmission et 113 n'avaient pu être retenues.

Plus de 750 idées reçues par conséquent, en cinq mois seulement : voilà bien un système d'intéressement qui... intéresse tout particulièrement les membres du personnel de F.M.

Si le moteur F.M. a déjà la qualité des grands constructeurs, la Fonderie a vu, de son côté, celle de ses productions sans cesse s'améliorer : elle a atteint un niveau de rebuts de 4 %, ce qui constitue une excellente performance.



Ce n'est pas, comme prévu initialement, à partir du 1^{er} juillet 1973 que la mensualisation sera étendue à l'ensemble du personnel Ouvrier de F.M. ayant un an d'ancienneté. C'est à partir du 1^{er} juin prochain que cette mesure sera appliquée.

La reprise de la totalité de la fabrication des segments par F.M. est envisagée. Si la décision était prise, les productions actuelles seraient presque doublées.

M. Raymond Robilliard ayant démissionné en tant que membre du Comité d'Entreprise, c'est M. Roland Housset, jusqu'ici Secrétaire Adjoint, qui a été désigné par le C.E. pour le remplacer dans ses fonctions de Secrétaire. Le bureau du Comité d'Entreprise de F.M. est maintenant composé de la façon suivante : M. Roland Housset, Secrétaire ; M. Jacques Durbrulle, Secrétaire-Adjoint ; M. René Borla-Salamat, Trésorier et M. Jean Dardenne, Trésorier-Adjoint.

Un certain nombre de membres du personnel de l'Entreprise ont déjà opté pour la voiture qu'équipe le moteur F.M. : au 31 mars, onze avaient déjà en effet été livrées à Douvrin et onze autres étaient en commande.

Les responsables du Département Qualité vont demander aux propriétaires de ces voitures de bien vouloir les tenir au courant de l'« état de santé » de leur véhicule, et tout spécialement, on s'en doute, de la tenue du moteur.

Les parkings vont être macadamisés et marqués. Les travaux vont commencer incessamment. La première tranche prévue au programme de cette année sera terminée au retour des congés.

C'est la Renault 12 qui, en février, était en tête en ce qui concerne les productions journalières : elle en était alors à 1 430 unités-jour.

CENTRE-PILOTE D'OIGNIES : FERMETURE AUX CONGÉS 1973. Comme nous vous l'avons déjà précisé (voir notre n° 9 page 7), le centre-pilote d'Oignies fermera ses portes dans le courant de cette année.

Il cessera en effet complètement son activité aux congés 1973, les opérations industrielles d'arrêt se décomposant comme suit : arrêt des montage, démontage et retouche ; arrêt des expéditions de matériels ; remise en état des lieux.

INDUSTRIE AUTOMOBILE FRANÇAISE : EN CONSTANTE PROGRESSION. Les immatriculations toutes marques s'élevaient en 1972, sur le marché automobile français, à 1 638 057 véhicules (chiffres provisoires), ce qui correspond à une augmentation de 11,5 % par rapport à la situation de 1971 (Peugeot et Renault représentent ensemble, pour 1972, plus de 49 % du marché, avec 806 927 véhicules).

L'usage de l'automobile a continué aussi à se développer en France en 1972. Non seulement le parc annuel des véhicules a augmenté, mais 60 % des ménages possèdent une voiture particulière.

SALAIRES A F.M. : 1,50 % D'AUGMENTATION AU 1^{er} MAI. L'accord signé le 28 décembre 1972 entre la Direction et quatre des Organisations Syndicales de l'Entreprise (C.F.D.T. - C.F.T.C. - C.G.C. - F.O.) prévoit, on s'en souvient, que les augmentations générales atteindront, au titre de 1973, 3 % au 1^{er} juin et ce, quelle que soit l'évolution de l'indice des prix.

La Direction a décidé d'avancer cette échéance d'un mois et d'augmenter par conséquent au 1^{er} mai les salaires et les appointements de base de 1,50 %.

Ainsi, compte tenu des 1,50 % qui ont déjà été appliqués au 1^{er} février, l'augmentation générale totale aura été au 1^{er} mai de 3 % depuis le 1^{er} janvier dernier.

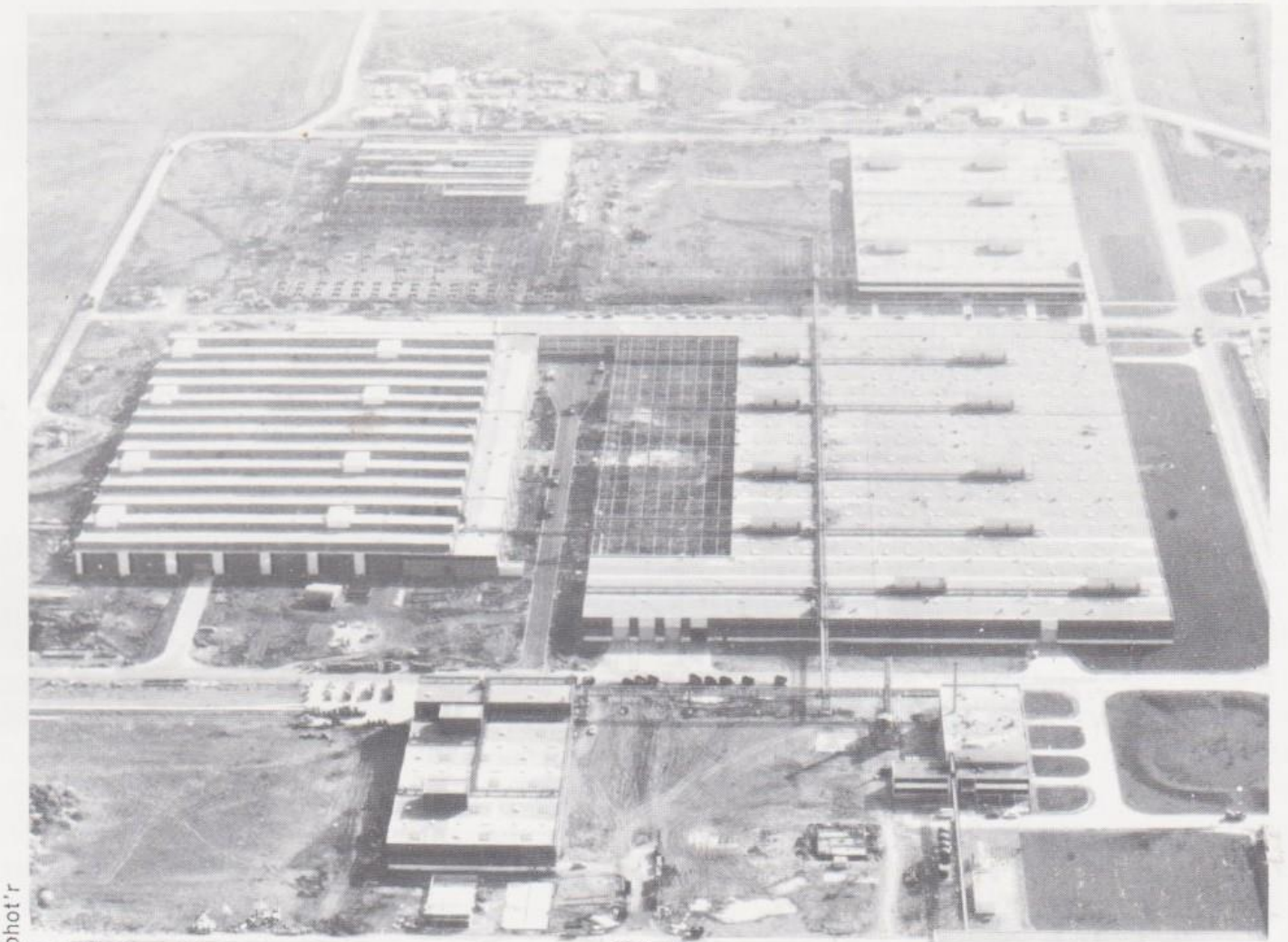


photo r

Les travaux de la deuxième tranche avancent, comme on peut le voir sur la partie gauche de la photo ci-dessus : le nouvel Atelier d'usinage est clos-couvert (on procède actuellement à l'aménagement des sols) et le deuxième Atelier de montage (en haut, à gauche) est en cours de construction.

F.M.-INFO : UN NOUVEL ORGANE D'INFORMATION A FRANÇAISE DE MÉCANIQUE.

Comme vous avez déjà pu le voir à quatre reprises depuis la fin du mois de février, un nouvel organe d'information est né à F.M.

Afin de coller en effet de très près à l'actualité pour un certain nombre de problèmes, un bulletin d'information rapide a été créé. Intitulé F.M.-INFO, il a été prévu en trois couleurs différentes suivant le sujet traité, à savoir : vert pour la PIAP, orange pour la PIAT, et bistre pour toutes les questions d'ordre général.

UN TROISIÈME SYSTÈME D'INTÉRESSEMENT A FM

l'intéressement à l'amélioration de l'hygiène et de la sécurité

d'ordre financier, elles présentent tout autant d'intérêt que celles ayant pour but d'améliorer la rentabilité de l'Entreprise et doivent donc être examinées avec le même soin. Les règles adoptées dans le cadre du régime PIAT ne permettant pas, pour ces idées, l'attribution d'une prime, celle-ci étant directement liée au montant d'économies financières réalisées, il est apparu nécessaire de dégager ces idées du système général et de créer à titre expérimental pour une période d'une année un régime spécial d'intéressement. Est examinée, dans le cadre du régime, toute idée susceptible d'améliorer les conditions générales d'hygiène et de sécurité, grâce à des procédés et à des moyens nouveaux¹.

Tout membre du personnel de F.M. peut émettre une suggestion. Plusieurs personnes peuvent cependant aussi s'associer pour ce faire, même si elles constituent un groupe relativement important.

afin que chacun
puisse apporter
son concours...

Comment émettre la suggestion ? En utilisant un imprimé spécial de couleur verte, qui se trouve dans les casiers où sont déjà entreposés les imprimés de la PIAT (ces casiers sont au nombre de huit dans l'Entreprise).

Un troisième système d'intéressement vient d'être créé à Française de Mécanique : après la PIAP, après la PIAT, a été lancé le 1^{er} mars un système d'intéressement à l'amélioration de l'hygiène et de la sécurité. Un certain nombre d'idées en effet, émises dans le cadre de la PIAT, ont pour seul objet d'améliorer les conditions générales d'hygiène et de sécurité. Bien que ne permettant, en général, de dégager aucune économie

La suggestion doit exposer brièvement la situation jugée perfectible et présenter le projet d'amélioration accompagné d'une description et d'explications écrites sur les procédés et sur les moyens proposés (schémas, mode opératoire, échantillon, etc).

L'auteur de l'idée peut, s'il le désire, se faire aider pour la présentation matérielle de son projet. Il peut à ce propos s'adresser à son supérieur hiérarchique qui lui apportera lui-même cette aide ou l'orientera vers le Service ou, plus précisément, vers la personne pouvant la lui apporter.

Comment transmettre cette suggestion ? En l'adressant au Service Central Prévention-Sécurité (M. Melin), qui retournera immédiatement une photocopie au supérieur hiérar-

(1) Il sera tenu compte des idées sécurité émises dans le cadre de la PIAT depuis octobre dernier.

chique et un accusé de réception à l'auteur.

La suggestion est examinée par le Service Central de Prévention-Sécurité en liaison avec le Médecin du Travail, l'encadrement concerné et, éventuellement, le Service Méthodes intéressé.

Elle est ensuite présentée au Comité de Sécurité Tournant² du secteur et fait éventuellement l'objet de discussions au sein de celui-ci.

La décision d'application est prise par le Chef du Département, conjointement avec le Chef du Service Central de Prévention-Sécurité et le Médecin du Travail.

Les suggestions retenues sont appliquées avant d'être présentées au Comité de Sécurité Tournant lorsque l'application est simple et ne pose aucun problème particulier.

Font l'objet d'une discussion au Comité de Sécurité Tournant :

- les suggestions susceptibles d'être retenues mais dont l'application présente un certain nombre de difficultés ;
- les suggestions non retenues.

En cas de litige, la question est soumise à la Direction et fait l'objet d'une

LES PRIX EN NATURE (à titre indicatif)

une boîte de secours « voiture »	35 pts
une armoire à pharmacie d'appartement	85 pts
un extincteur de voiture manuel	60 pts
un extincteur de voiture automatique	80 pts
un extincteur d'appartement	130 pts
un jeu de phares à code anti-brouillard	200 pts
un jeu de phares à code longue-portée	200 pts
un phare de recul	50 pts
un appui-tête	30 pts
une paire de ceintures de sécurité	80 pts
un harnais de sécurité pour enfant « voiture »	35 pts
un jeu de chaînes « neige »	80 pts
une paire de pneus neige cloutés	400 pts
une tenue de travail	40 pts
une paire de chaussures de sécurité	40 pts
une tenue pluie/froid motocycliste	50 pts
un casque motocycliste	70 pts
etc...	

discussion en Comité d'Hygiène et de Sécurité qui, rappelons-le, se réunit tous les trimestres.

Les suggestions présentant un intérêt font l'objet d'une « prime ». Celle-ci est constituée

(2) Il existe actuellement deux Comités de Sécurité Tournants, l'un pour la Division Mécanique, l'autre pour la Division Fonderie. Deux autres Comités du même ordre vont être créés incessamment au Département Entretien Central et au D.C.P.

par un certain nombre de points qui sont échangés contre des prix en nature, chaque prix correspondant à un nombre de points déterminé suivant

... pour améliorer
la qualité de la vie
dans l'entreprise

sa valeur, et ayant un rapport avec l'hygiène et la sécurité.

Comment évalue-t-on la suggestion ? Cette évaluation est confiée au Comité d'Hygiène et de Sécurité, chaque suggestion étant classée dans l'une des cinq catégories ci-après :

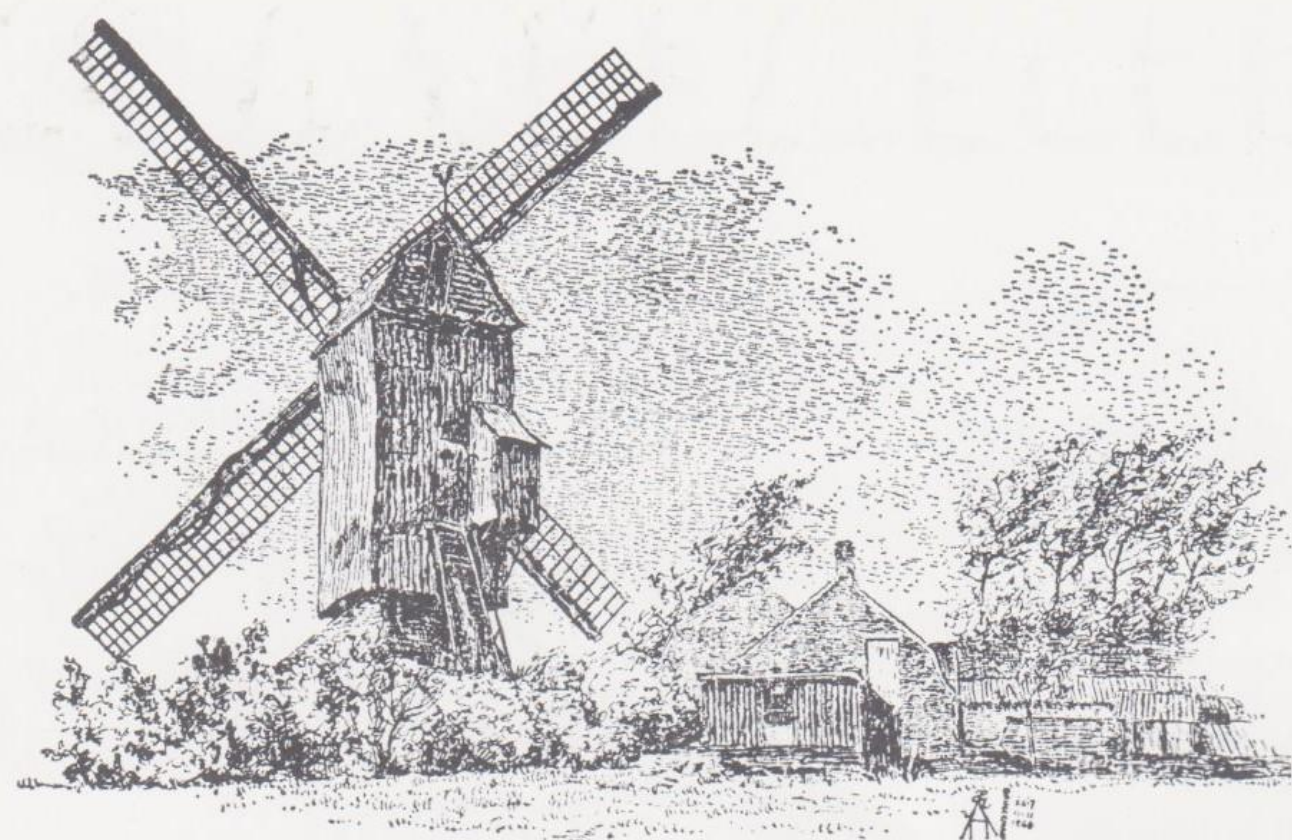
- **catégorie 1** : idée présentant un certain intérêt mais dont l'application ne peut être envisagée pour des raisons techniques ;
- **catégorie 2** : idée intéressante mais de faible portée ;
- **catégorie 3** : idée intéressante susceptible de donner une amélioration assez sensible de sécurité, d'hygiène et de conditions de travail ;
- **catégorie 4** : idée très intéressante devant donner une amélioration notable de sécurité, d'hygiène et de conditions de travail ;
- **catégorie 5** : idée particulièrement intéressante apportant des améliorations très importantes.

Le classement d'une suggestion dans une de ces catégories entraîne une attribution de :

- 10 points pour la catégorie 1,
- 30 points pour la catégorie 2,
- 60 points pour la catégorie 3,
- 100 points pour la catégorie 4,
- 150 points pour la catégorie 5.

Toutes les suggestions faites dans un secteur donné sont présentées au **Comité de Sécurité Tournant** concerné, qui discute d'une part des idées intéressantes mais dont l'application présente des difficultés et, d'autre part, des idées non retenues.

Le Comité d'Hygiène et de Sécurité est régulièrement informé des résultats et du fonctionnement du système. Il est consulté en cas de litige et évalue, on l'a vu, les suggestions en vue de l'attribution des points-primés. ■



HOUTKERQUE Le Moulin de l'Hofland sert encore à mouder les céréales secondaires, pour les besoins de la ferme de son propriétaire. Celui-ci, André Accou, malgré ses 70 ans, monte encore allègrement dans son moulin à l'escalier raide, pour effectuer les mêmes opérations que ses ancêtres meuniers. Car ce moulin est le dernier du type standard, dans le Nord, à tourner à la moindre brise. Il est pourtant antérieur au XVIII^e.

CASSEL Le moulin actuel remplace l'ancien Casteel-Meulen qui disparut en 1911 à la suite d'un incendie. Trente-sept ans plus tard, le syndicat d'initiative fit l'acquisition d'un moulin en perdition à Arnèke, le « Brande-Staek Meulen » et le fit démonter pièce par pièce pour le reconstituer sur l'emplacement du vieux Casteel-Meulen. Le moulin ainsi rénové fut converti en musée. C'est le seul que compte encore Cassel, qui en possédait quinze au XIX^e siècle. A noter que c'est le fils d'Achille Folcken, le dernier « tordeur d'huile » de la localité, qui veille encore maintenant sur le Casteel-Meulen (Moulin du Château).



STEENVOORDE Le Noord Meulen, le Moulin du Nord (ci-dessus), antérieur au XVIII^e siècle, qui a servi de sujet publicitaire à la laiterie de la localité, tombe malheureusement en ruine à l'heure actuelle. Le Drievenmeulen, au Lieu-dit Ryveld Hoek, est par contre, quant à lui, parfaitement conservé. Possédant deux paires de meules de 1,60 m de diamètre, il doit son nom à la coutume qu'avaient les meuniers de faire chercher les sacs de graines par un aide qui les rendait moulus (le « drijver » était en effet le commis qui remplissait cette tâche). L'énorme charpente de ce moulin était nécessaire à cause des à-coups répétés des pilons broyant les graines de colza ou de lin.

HONDSCHOOTE Une pièce de bois portant la date de 1127 peut laisser penser que le Moulin du Nord, au Lieu-dit Noord West-Houck, existait déjà au XII^e siècle. Il est de toutes façons antérieur au XVI^e, comme le prouve une requête délivrée par le Bureau des Finances de la Généralité de Lille, datée du 15 novembre 1754. De nombreuses inscriptions figurent dans ce moulin (ci-contre à gauche), dont les noms des meuniers qui s'y sont succédés depuis 1717. Une pièce de bois contient une devise en italien : « La force, c'est bien. Le génie, c'est mieux ». Le Noord Meulen a fait partie des six moulins de Hond-schoote qui ont dû être déplacés à la suite d'une ordonnance de 1773, interdisant de construire et de laisser tout moulin à vent à moins de 250 pieds de la route (74,40 m).

LE CIRCUIT DES MOULINS

Il existe dans le Nord toute une série de très jolis moulins à vent, les plus répandus étant les moulins dits « standards », dont la cage en bois repose et tourne sur un pivot. Nous vous proposons aujourd'hui une promenade en Flan-

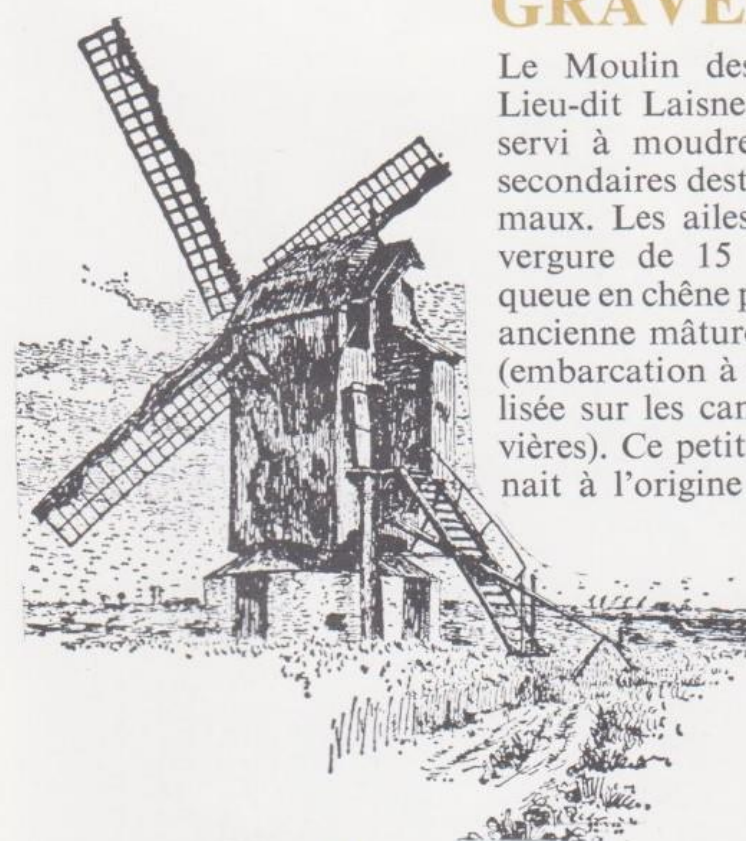
dres, qui vous fera découvrir dix de ces moulins. Des moulins qui

ont été répertoriés dans un livre remarquable de Jean Bruggemann, un ébéniste de Lille passionné de molinologie. Ce livre, des Éditions Actica, intitulé « Nos Moulins - Flandres, Hainaut, Cambrasis », est illustré par 65 dessins à la plume exécutés par l'auteur (8 de ces dessins ont été repris dans ces pages).



GRAVELINES

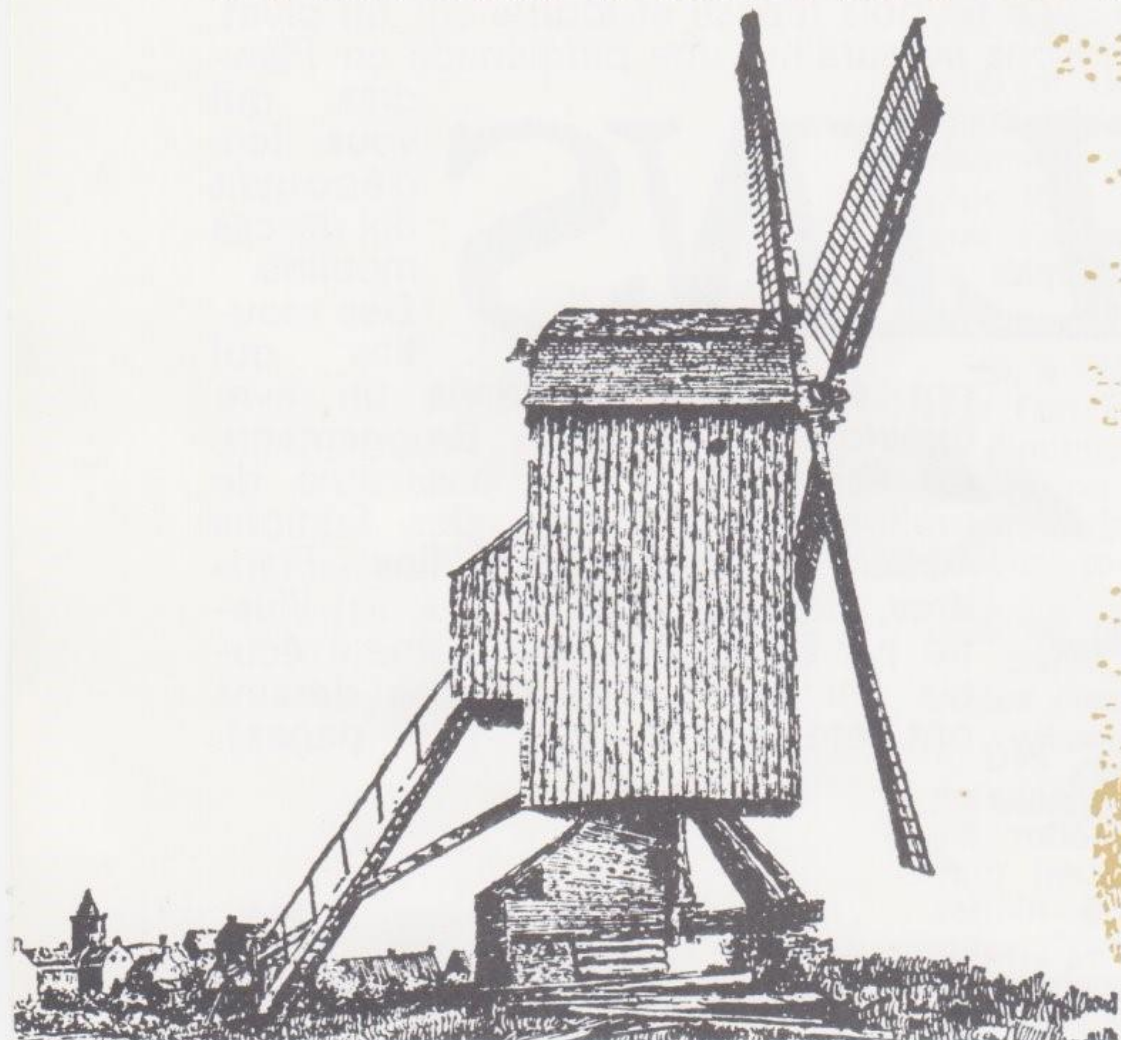
Le Moulin des Huttes, au Lieu-dit Laisnes, a toujours servi à mouder les céréales secondaires destinées aux animaux. Les ailes ont une envergure de 15 à 16 m. La queue en chêne provient d'une ancienne mâture de bélandre (embarcation à fond plat utilisée sur les canaux et les rivières). Ce petit moulin tournait à l'origine à Oye-Plage.



LES MOËRES Le Moulin du Rhin, au Lieu-dit Krommenhouck, servait à assécher les terres marécageuses. Le Moulin du Gange, au Lieu-dit Caesterhof (ci-dessus à droite), est le plus ancien vestige existant de nos jours des moulins à drainage construits par le Comte d'Hérouville: En 1922, ce moulin utilisait encore la force éolienne pour actionner la vis d'Archimède. Actuellement, c'est une pompe mue par l'électricité qui déverse le trop-plein d'eau dans le canal des Glaises.

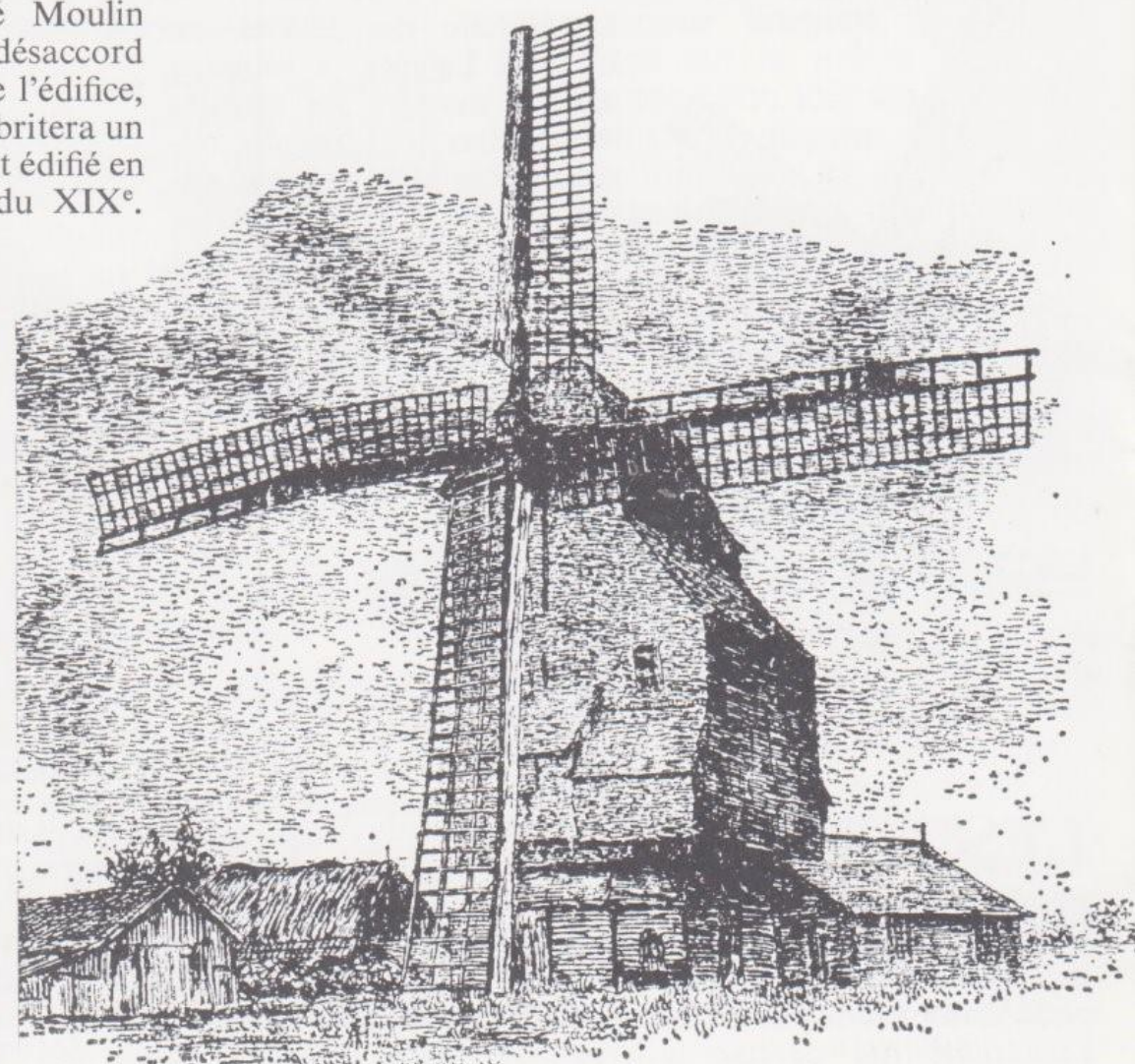


TERDEGHEM Le Moulin Saint-Arnould (ci-contre à droite) est le seul du Département, du type tour, en excellent état. Il sert encore à moudre les céréales secondaires. Ses ailes en fer, provenant de Belgique, ont une envergure totale de plus de 24 m et sont parmi les plus grandes du Nord de la France. Leur poids est de 5 tonnes, leur tête, en fonte, pesant elles-mêmes 1 400 kg. Ce moulin, qui fut construit en 1864, comme l'atteste une pierre scellée à la base de la tour, comporte trois paires de meules. Terdegthem a possédé trois autres moulins qui n'existent plus à l'heure actuelle.



BOESCHEPE Le Moulin de l'Ingratitude (ci-dessus) est aussi appelé Moulin Sans Merci, du fait que, lors de son édification, il y eut désaccord sur le prix entre le charpentier et le meunier. Le bas de l'édifice, ouvert à l'origine, a été entouré d'une cavette en grès et abritera un musée. Originaire de la commune de Morbecque, où il fut édifié en 1802, ce moulin fut reconstruit à Boeschèpe à la fin du XIX^e.

WORMHOUDT Le Moulin de la Briarde a été construit en 1756, comme l'indique l'inscription entaillée sur l'imposte, date que l'on retrouve d'ailleurs aussi sur le rouet du frein. Il est toujours en activité, mais ses ailes étant inutilisables depuis plusieurs années, un moteur permet d'actionner la meule à mouture des céréales secondaires. La fabrication de la farine a cessé vers 1963. L'histoire de ce moulin est intimement liée à celui qui en fut longtemps le gardien, Abel Deschodt, qui l'acquies en 1921 et le restaura pour lui donner son aspect plein de caractère, tel qu'on peut encore l'admirer aujourd'hui. Wormhoudt a compté jusqu'à onze moulins à vent en 1806. ■



Huiles alimentaires : un étiquetage plus précis

Les huiles alimentaires vont bientôt faire l'objet d'un étiquetage informatif. De ce fait, les anciennes appellations peu claires « huile pure », « huile supérieure », « huile de table », disparaîtront pour laisser place à quatre dénominations :

- « huile vierge » (huile d'olive par exemple) qui est obtenue à partir d'une seule graine ou d'un seul fruit par un procédé mécanique ;
- « huile de... » (tournesol, arachide par exemple) qui est obtenue à partir d'un seul fruit ou d'une seule graine par raffinage ou par des procédés techniques reconnus et autorisés ;
- « huile végétale pour friture et assaisonnement » pour les mélanges d'huiles contenant moins de 2 % d'acide linoléique ;

- « huile végétale pour assaisonnement » qui contient plus de 2 % d'acide linoléique et qui par conséquent ne peut être utilisée que dans les sauces froides : vinaigrette, mayonnaise, etc...

De plus, les étiquettes devront obligatoirement comporter l'énumération illustrée des composants du mélange, les traitements technologiques subis ainsi que la liste des substances chimiques entrant dans la composition du produit (s'il y a ou non addition de colorants par exemple). Enfin, les huiles ne pourront être vendues qu'en quart de litre, en demi-litre, en litre et en multiples du litre.

Assurés au tiers : remboursés jusqu'à 3 000 Francs

Depuis le 1^{er} janvier 1973, les automobilistes victimes d'accrochages peuvent être remboursés jusqu'à 3 000 F au lieu de 2 000 F, selon la formule IDA (Convention d'Indemnisation Directe des Assurés).

Ce système permet aux automobilistes assurés « au tiers » et non responsables d'accidents matériels (ou partiellement responsables) d'être directement remboursés par leur compagnie.

Il n'est cependant pas applicable si plus de deux véhicules sont impliqués dans l'accident ou en cas de collision avec un véhicule de transports en commun.

Pour bénéficier de cette indemnisation directe, il est indispensable de remplir un constat amiable au moment de l'accident.



Disques : des précautions à prendre

Si vous avez un électrophone, la précaution élémentaire à prendre est de ne pas laisser les disques sur le plateau, à la merci de la poussière, mais de les remettre au fur et à mesure dans leur pochette respective. Une autre précaution à prendre est de ne pas poser les doigts sur les sillons, pour mettre le disque sur le plateau de l'électrophone, mais de le saisir par la tranche. Il ne faut pas non plus, avant chaque audition, oublier d'enlever la poussière à l'aide d'une petite brosse légèrement humide que l'on trouve dans le commerce.

Combien de temps faut-il conserver les documents ?

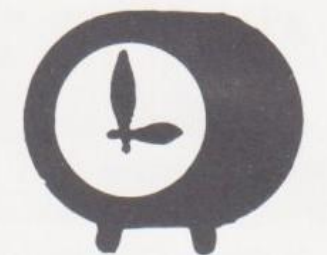
Il est bon de conserver pendant au moins :

- deux mois : l'avis de débit d'un chèque postal et son talon ;
- un an : le certificat d'envoi d'un objet en « recommandé » ;
- deux ans : toute correspondance avec une compagnie d'assurance (ou avec son représentant) ;
- trois ans : le talon et l'avis de débit d'un chèque bancaire ;
- cinq ans : toutes les quittances et tous les documents relatifs aux allocations familiales ;
- six ans : les documents relatifs aux impôts. Mais il faut conserver le plus longtemps possible des documents tels que les papiers concernant la propriété, la copropriété, la location, les factures d'achats importants.

A CONSERVER TOUJOURS :

- le livret de famille, éventuellement le contrat de mariage, le jugement de divorce, l'acte de reconnaissance d'un enfant, l'acte d'adoption, etc... ;
- les actes constatant une donation, un legs, un testament ;
- les factures d'objets précieux, d'objets de famille ou d'objets achetés à l'étranger (à cause de la douane) ;
- les bulletins de salaire pour permettre une éventuelle reconstitution de carrière.

Comment éviter le « tic-tac » d'un réveil



Recouvrez-le d'un pot en verre transparent. Vous pourrez alors voir l'heure sans être gêné par le bruit.

Comment nettoyer les peaux de chamois

Pour laver les peaux de chamois qui ne sont pas très sales, trempez-les dans un bain d'eau salée, puis séchez-les à l'ombre après les avoir bien essorées dans un linge.

madame
élan



SPECIALITÉS
* REGIONALES *

le lapin aux pruneaux

Recette de J. Louis Lelaurain,
Maître Cuisinier à Avesnes-
sur-Helpe, membre de l'Acadé-
mie Culinaire de France :

La veille, découper le lapin,
le mettre dans un fait-tout et
y ajouter sel, poivre et noix
de muscade. Préparer une
marinade à froid avec un vin
rouge léger et 10 cl de vinaigre
de vin par litre de vin.

Le jour même, égoutter et
éponger les morceaux, les fari-
ner légèrement et les faire
colorer très vivement dans une
sauteuse après y avoir ajouté
de l'huile et du beurre.

D'autre part, faire une
fondue d'oignons au beurre.
Bien les étuver. Faire égale-
ment un roux blond. Lorsque
le roux a pris une belle couleur,
lui incorporer doucement la
marinade passée. Laisser cuire
une heure. Pendant ce temps,
les morceaux de lapin ont été
mis dans une cocotte. Les faire
suer (cuire à l'étouffée). En-
suite, étendre dessus la fondue
d'oignons, puis la liaison roux-
marinade bien dépouillée et
passée. Ajouter un bouquet
garni, et des grains de genièvre.
Pendant ce temps, mettre à
trempier de beaux pruneaux,
les ajouter un quart d'heure
avant la fin de la cuisson qui
doit être menée doucement.

CET ÉTÉ : GRÂCE ET LÉGÈRETÉ

Depuis quelques jours déjà, le printemps a fait son apparition dans la rue. Si les rayons de soleil ne nous réchauffent pas encore suffisamment, les fleurs et les tons chauds envahissent toutefois les colonnes des catalogues de mode et les vitrines des magasins.

La mode de cette année est faite avant tout pour souligner le corps de la femme, aussi tout est souplesse, grâce et légèreté. Contrairement aux autres années, les vêtements sont plus faciles à porter, leur ligne étant un peu plus « classique ».

Les tissus utilisés sont légers, fluides, glissants. On retrouve la toile et le coton sous toutes ses formes : brut,

laqué, jersey, etc... Quant aux couleurs, elles sont gaies et très vives : on préfère aux pastels de l'année dernière des couleurs plus franches comme le rouge, le marine, l'orange mais surtout le blanc qui sera le grand favori de cette saison. Les impressions demeurent bien entendu et elles sont très variées : on retrouve les dessins géométriques qui jouent les effets de volume, grâce à une juxtaposition de rayures et de carreaux, mais on retrouve aussi les dessins naïfs et les thèmes romantiques, comme les animaux et les fleurs.

La robe est la grande vedette de cette année : pour le printemps on redécouvre la robe-chemisier et la robe

à jupe souple, tandis que pour le grand soleil espéré de l'été, les dos nus sont de rigueur. La jupe est également à l'honneur, elle est plus fantaisie et forme une corolle qui s'épanouit autour de la taille, en godets, en plis plats, creux, piqués ou encore en plis « soleil ».

Le chemisier, un peu plus classique cette année, évolue vers un style sportif ou au contraire, il se sophistique : volants sur les manches, col et poignets blancs, emmanchures basses, mais de toute façon, il se marie très bien avec la jupe et le pantalon. Ce dernier, s'il ne disparaît pas, a été remis à sa place, celle du sport et de l'action : il est très collant sur les han-

ches, mais évasé dans le bas avec un revers. Le pull et le débardeur que l'on porte aussi bien sur la jupe que sur le pantalon, retrouveront cette année le décolleté en « V », pour permettre de porter un « collier boule » tout à fait dans le ton.

Pour les journées un peu plus fraîches, le cardigan long, aux côtés du blazer et du blouson, pourra éventuellement remplacer le manteau qui réapparaît ainsi que le ciré. Tous deux sont, soit munis d'une ceinture, soit au contraire très amples et ils ont aussi des manches très longues.

Mais ce printemps voit également fleurir les accessoires.

Les colliers de cette année seront faits de perles de toutes les couleurs (faciles à réaliser soi-même) portés sur un ou trois rangs, ou ce seront des chaînettes « acier » portées en ras de cou. Ces bijoux voisineront avec les camélias, les roses ou les œillets qui agrémenteront les robes ou les vestes : on les portera à la boutonnière, au creux de l'épaule ou au milieu d'un décolleté.

En somme, c'est une mode gracieuse, souple et discrète qui vous est offerte pour cette saison. Ce vent léger et printanier donnera à votre démarche cette fluidité qui rime avec féminité. Mais c'est aussi une mode jeune et gaie que vous aimerez porter.

MOTS CROISÉS

Horizontalement.

I. Obtenus à la suite d'une certaine réticence. - II. Pièce servant de pivot à un arbre. - III. Arbre. - IV. Peaux Rouges.

Serra. - V. Ennuyé. Léopard couvert d'épines, pouvant atteindre jusqu'à 20 cm de long. - VI. Chef-lieu de canton situé au pied des Corbières. S'opposa en disant le contraire. - VII. Représentation. On en distingue deux sortes : les brutes et les élaborées. - VIII. Fortement conçu et exprimé. Tue une bête fauve. - IX. Manie de faire des vers. - X. Chevilles à têtes plates. Consues.

Verticalement.

1. Croyance à l'existence de réalités secrètes. - 2. Tondues

irrégulièrement. - 3. Qui deviennent moins denses. - 4. Ouvrages établis perpendiculairement à la berge d'un cours d'eau pour fixer la forme de son lit. Arbre. - 5. Il peut être de route, de porte ou d'engrenage. Possessif. Une des Cyclades. - 6. Donnons la dernière façon au drap, avec une certaine planche. - 7. Ce à quoi on aspire. Femelle d'un rongeur retournée. - 8. Trompé par des détours artificieux. - 9. Préposition. Établissement industriel. - 10. Si c'est en cinq, c'est sans trainer. Anciennes lances.

SOLUTION DES JEUX PRÉCÉDENTS

Les mots croisés

Horizontalement. I. Réa. Ce. Est. - II. Us. Méla. Eu. - III. Balisa. - IV. Célestin. - V. Mali. Emeu. - VI. Amen - Rapt. - VII. Ergotine. - VIII. Archet. - IX. An. Eros. Do. - X. Tub. En. Lot.

Verticalement. 1. Rue. Ma. Rat. - 2. Es. Came. Nu. - 3. Bélera. - 4. Malingre. - 5. Cèle. Ocre. - 6. Elis. Thon. - 7. Astéries. - 8. Aimant. - 9. Se. Nèpe. Do. - 10. Tuf. Ut. Dot.

La photo-mystère

La photo de la page 22 du n° 9, représentait des bielles rangées dans un container.

Quand l'assurance joue

- Il n'est pas possible de donner des leçons de conduite sur une voiture dont le frein à main est à gauche du volant. En effet, le professeur doit être à côté de l'élève et avoir le frein à sa portée. Si la voiture a la conduite à gauche, la réponse peut être affirmative.
- L'acheteur d'une voiture d'occasion bénéficie de l'assurance ancienne le jour de son achat, et ce jusqu'à minuit.
- Un automobiliste peut assurer sa voiture à plusieurs compagnies différentes. Seulement, il ne pourra prétendre recevoir au total une somme supérieure à la valeur au jour du vol de l'objet.
- La perte d'une police d'assurance n'empêche absolument pas un recours en cas de sinistre.
- Si vous apprenez à conduire à un ami et qu'il provoque un accident, la garantie de l'assurance ne joue pas. A moins d'une assurance spéciale, car le contrat ordinaire ne couvre pas les accidents causés par un conducteur sans permis.

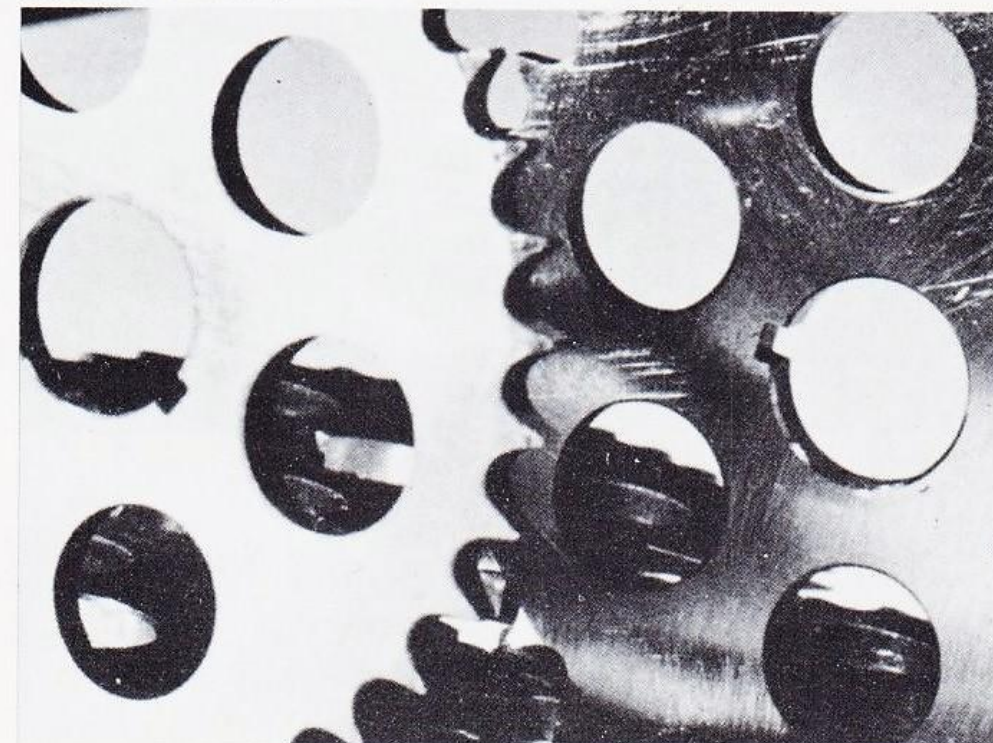


PHOTO MYSTÈRE

A votre avis, que représente la photo reproduite ci-contre :

- La partie centrale d'un volant moteur ?
- Un gros plan d'un cadran téléphonique ?
- Une partie de deux pignons d'arbre à cames ?
- Des capsules de bouteilles flottant sur l'eau ?
- La vue du dessous d'une visseuse automatique ?
- Un gros plan d'une grille d'essorage pour la peinture ?
- Un gros plan sur des jantes de voitures ?
- La partie centrale d'un écouteur téléphonique ?
- La vue d'une partie du plateau d'un vilebrequin ?
- Une partie d'un pignon d'entraînement ?

PIAP

La prime d'intéressement à l'amélioration de la productivité n'a cessé d'augmenter depuis quelques mois. Si l'on compare en effet les chiffres de novembre - décembre (la moyenne des deux mois) et ceux de janvier et de février, on obtient les résultats suivants :

- Fonderie : de 4,50 %, on est passé à 5,67 %, pour en arriver à 6,99 % pour le personnel de production, alors que pour les autres catégories de personnel on relève la progression suivante : 3 %, 3,78 %, 4,66 %.

- Mécanique : de 4,68 %, on est passé à 5,66 %, puis à 5,97 % pour le personnel de production, alors que pour les autres catégories de personnel l'évolution a été : 3,12 %, 3,77 %, 3,98 %.

- D.C.P. - Section Fonderie : de 3 %, on est passé à 3,78 %, puis à 4,66 %.

- Autres membres du personnel D.C.P. : de 3,12 %, on en est arrivé à 3,77 %, puis à 3,98 %.

- Services Généraux : de 3,11 %, on est passé à 3,77 % pour en arriver à 4,09 %.

Rappelons qu'en novembre 1972, 1 % de la prime a été incorporé dans les salaires.

service social

Les permanences des Assistances Sociales ont lieu :

- en Fonderie (1^{er} étage, salle n° 36) : le mardi, de 15 h 30 à 16 h 30 (Mme Alt) et le mercredi, de 9 h 30 à 10 h 30 (Mme Perreau) ;

- au bureau du Service Social (bâtiment Montage, porte ND) : le mardi, de 14 h à 15 h (Mme Alt), le mercredi, de 11 h à 12 h (Mme Perreau), le jeudi, de 10 h à 12 h (Mme Perreau) et le vendredi, de 13 h 45 à 15 h (Mme Alt) ;

- à Oignies : le mercredi, de 13 h 45 à 15 h.

effectifs

Les effectifs de Française de Mécanique s'élevaient au 31 mars à 1 436 personnes, qui se répartissaient de la façon suivante : 965 Ouvriers, 396 ETDAM, 25 Collaborateurs Hors-Classe et 50 Cadres.

bibliothèque

350 livres ont été dès à présent acquis par la Commission compétente, qui est composée de deux membres du Comité d'Entreprise, de deux lecteurs et d'un membre du Service Formation, commission dont est responsable Mme Alt, Assistante sociale.

Parmi ces livres, des policiers (Le port des brumes, de Simenon), des



ouvrages qui ont inspiré un film (La Mandarine, Le Guépard, Le Jour le plus long), des ouvrages qui ont fait l'objet d'une émission télévisée (Les gens de Mogador, La famille Bousardel, Les Rois Maudits, Les Forsyte), des guides de la Région du Nord - Pas-de-Calais, des ouvrages humoristiques de Peynet et de Faizant, des récits d'aventures (Caméra sous la botte, de Mahuzier), des livres d'histoire (La Chatte, espionne n° 1, de Young), des biographies (Mermoz, Talleyrand), des ouvrages sur la maison (Monsieur dans sa maison, Madame et le management), des romans de Pagnol, de Zola, d'Henri Troyat, de Van der Meersch, etc...

Les heures d'ouverture de cette bibliothèque, qui est située au bâtiment Montage, porte ND (même bureau que le Service Social) sont les suivantes : le mardi et le jeudi de 12 h 30 à 14 h.

sports

Comme nous l'avions annoncé dans notre dernier numéro, l'équipe de football de Française de Mécanique s'était qualifiée en Coupe corporative du Nord pour les huitièmes de finale.

Le match, disputé le 3 mars dernier contre Chrysler France, a donné d'abord des espoirs aux supporters de F.M. En effet, après trois minutes de jeu, l'équipe marquait le premier but sur penalty, mais Chrysler égalisait à la 42^e minute et remportait finalement le match sur un score de 4 buts à 1.

Avant le coup d'envoi, les équipes avaient « posé » pour la photo. On reconnaît ci-dessus, accroupis : MM. Dardenne, Picavet, Sibilski, Desfontaines, Golonka, Mocq, Somon, Parsy, Lefèvre et Lutomski. N'apparaissent pas sur la photo : MM. Baranek et Sonzogni.

Française de Mécani-

que est par ailleurs engagée dans le Challenge de football de la ville de Lens, challenge qui a lieu tous les ans.

Les matches sont prévus du 3 avril au 9 mai. Classée dans la Poule « A », l'équipe F.M. rencontrera successivement l'A.S. Carnot, l'U.S. Cheminots, l'U.S.O. Lens et l'A.S. Centre Hospitalier.

Pour être qualifiée en quart de finale, l'équipe de F.M. devra terminer dans les deux premiers de sa poule.

Dernière minute : F.M. a battu le 3 avril l'A.S. Carnot par 4 à 1.

colonies de vacances

Les inscriptions définitives seront prises à partir de mi-avril. Nous rappelons que peuvent aller en colonies de vacances les enfants des membres du personnel de F.M. âgés de 6 à 16 ans.

