

➤ Belgian Eco-marathon

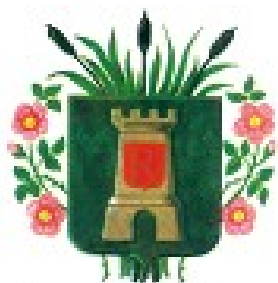
L'édito

Comme tous les éco-marathons, il s'agit de courses à l'économie de carburant. Mais la spécificité de l'Eco Marathon Région Wallonne est d'être un championnat qui se déroule sur une année en 3 manches. C'est le meilleur résultat des 4 courses de chaque manche qui est retenu pour le classement du championnat. Par contre, ce sont les meilleures moyennes des 4 courses qui sont récompensées sur chaque manche. Ainsi, la fiabilité et la régularité sont prises en compte, ainsi que la performance pure au niveau du championnat.

Pour finir la saison, une petite délégation a participé à l'Eco Marathon Région Wallonne – une nouvelle épreuve pour notre équipe qui découvre ce championnat. C'est dans la joie et la bonne humeur que nous avons été accueillis par les organisateurs sur le vélodrome de Rebecq (30 km au sud de Bruxelles).

Nouvelle compétition, nouveau règlement, nouveaux principes de courses... des changements que nous avons relevés pour participer à ce championnat. Les épreuves régulières sur l'année permettront à l'équipe de mieux se préparer avec des objectifs réguliers et des essais plus fréquents.

Jonathan



Commune de Rebecq

Autres particularités, cette compétition se coure sur un vélodrome, le vélodrome de Rebecq en Belgique et chaque tour de 333,33 m doit être parcouru à la moyenne de 30 km/h minimum et non l'ensemble des tours effectués. La régularité est donc de rigueur sans quoi les tours trop lents ne sont pas comptabilisés. La même quantité d'énergie est donnée à tous les concurrents quel que soit leur carburant et l'on tourne jusqu'à la panne sèche. Ainsi, le classement est directement visible suivant la distance parcourue car les départs se font groupés.

nos PARTENAIRES



➤ Récit de la compétition

Le week-end du 3 et 4 juillet se déroulait la seconde épreuve de l'Eco Marathon Région Wallonne. L'équipe découvre cette nouvelle compétition.

Samedi 3 juillet

Réveil matinal : l'Eco Marathon Région Wallonne ouvre à 9 h, on a un peu plus de deux heures de route, il faut donc se lever tôt.

Dès 9 h on peut monter le paddock, une tente Canopy fournie par les organisateurs puis, on décharge le camion. Une fois cela fait, on se prépare pour la course : inscription, on installe le capteur de présence de carburant en sortie du réservoir et on essaie de trouver un réservoir plus petit.

A 13h10 on est prêt pour passer le contrôle technique mais une grosse averse nous bloque au paddock. On y va à 15 h après une petite pause déjeuner. On le passe de justesse à cause de la rétrovision : on distingue bien les formes mais pas les détails – problème à régler absolument pour notre prochaine participation.

A 16h25 on fait notre premier essai sur la piste. M. Trélon, notre pilote d'un jour, trouve que la direction manque de rigidité. Il constate par ailleurs un bruit anormal : la chaîne déraille en partie et n'est pas ramenée sur la denture par les flasques qui gondolent désormais.

Vers 17 h on repasse au contrôle technique pour valider le circuit de carburant.

A 17h30 on s'occupe de la roue dentée : on resserre les flasques. On constate par ailleurs qu'il y a un problème sur la chaîne : le pas pourtant identique semble différent de celui de la roue de transmission et elle ne s'engage donc pas toujours correctement.

A 22 h, à la lumière du coucher de soleil on se remet au travail pour régler l'orientation du moteur, de la roue, la tension de la chaîne et un problème d'étanchéité au niveau de l'injecteur.



L'équipe réduite s'affaire autour proto.

Dimanche 4 juillet

Réveil assez matinal, avec petit déjeuner en haut du premier virage à 7 h. Ensuite, on se remet au travail : il faut revoir l'étanchéité au niveau de l'injecteur.

M. Trélon, un peu stressé, peut maintenant s'élancer pour la dernière séance d'essai. Il effectue 11 tours, avec un bon timing.

A 11 h, les Réplicas (autre catégorie de véhicules, plus gros) s'élancent pour la première course.



*Préparation pour le départ.
8 prototypes partent de front.*

A 14h30, même problème, on rentre au stand pour trouver une chaîne d'usure similaire à celle de la roue de transmission usée.

On peut maintenant s'élancer pour la quatrième et dernière manche. M. Trélon s'arrête au bout de 8 tours. Résultat : 223,861 km/l. Résultat qui s'explique en partie par des tours hors limite.

Vers 17 h on assiste à la remise des prix : une première équipe est appelée pour le prix de l'esthétique, nous ! Grosse surprise ! Un peu plus tard, le prix pour la meilleure performance en éthanol est décerné, encore nous ! Moins étonnant dans la mesure où nous étions les seuls à courir en éthanol... mais cela fait tout de même plaisir.

On peut ensuite charger le camion, démonter les tentes, dire au revoir à tout le monde... en sachant que l'on va revenir souvent ici. Très bonne expérience pour toute l'équipe, il faudra absolument revenir...



*L'ancien et le nouveau président
déjeunant sur le tarmac.*

Vers 11h30, départ de la première course des prototypes. A presque 9 tours, la course s'arrête pour nous, le réservoir est vide... verdict un peu plus tard : 252,222 km/l. Un peu décevant : peu avant de partir, on s'est aperçu qu'à Lausitz on n'avait pas la bonne cartographie, avant le week-end on a chargé la cartographie du record à l'éthanol. On pouvait alors attendre mieux.

A 12h10, sur la ligne de départ, on déraille lors du préchauffage. Pas de deuxième course pour nous, on retaille une chaîne neuve pour éviter les problèmes.



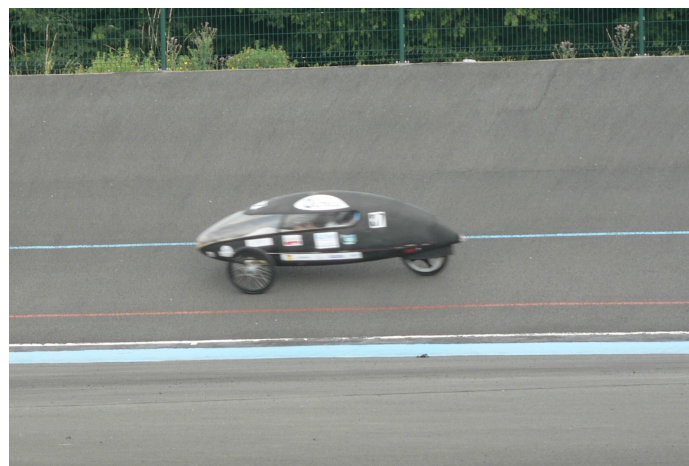
*Remise de prix.
Nous avons reçu le prix de l'esthétique
ainsi que la 1^{ère} place en éthanol.*

➤ Pilote intérimaire

Nos pilotes de la saison n'étant pas disponibles et étant le seul à tenir dans notre prototype, je me suis retrouvé pilote par intérim. Je n'en avais jamais eu l'occasion et je me devais de faire aussi bien que nos pilotes. Les virages du vélodrome sont très relevés et l'on se demande si le prototype tient à basse vitesse. J'ai donc un peu d'appréhension mais après les 1ers tours, une fois constaté qu'il n'y a aucun soucis, je me concentre sur les chronos à respecter. La position est plutôt inconfortable, en appui permanent sur le coude gauche.



M. Trélon cachant son stress avant de partir affronter les virages relevés du circuit.



Notre prototype dans un des virages.

Lors des essais, nous étions quasiment les seuls à tourner. Aussi, avant la 1ère course, je suis un peu nerveux car on part à 8 de front et je n'ai pas pu m'entraîner à doubler sur cette piste pas si large et relevée. Tout se passe sans encombre mais suis surpris de tomber en panne sèche aussi vite. Il y a surconsommation comme à Lausitz.

Nous n'avons pas pu faire les 2 courses suivantes en raison de problème de transmission mais nous avons compris pourquoi et cela ne se reproduira donc plus.

Lors de la dernière course, j'ai essayé de changer de stratégie mais le faire en compétition sans l'avoir testé est risqué et je n'ai pas réussi à caler les chronos ce qui a occasionné des tours non décomptés et des démarrages supplémentaires.

Cela fut une bonne expérience qui servira pour l'évolution du prototype.



Interview sur la grille de départ par le « Monsieur Météo » de la télévision nationale belge.

team UTéCia

Université de Technologie de Compiègne
rue Roger Coultolenc – B.P. 60319
60203 COMPIEGNE cedex
www.teamutecia.fr
E-mail : contact@teamutecia.fr

Info UTéCia réalisé par Antoine,
Jonathan et Mr Trélon