Le petit rapporteur en Allemagne

Bonjour à toutes et à tous !

Nous vous proposons au fil de ces quelques pages de suivre le voyage de la Team ENSEM lors de la compétition de l'Eco Marathon Shell 2010.

Sur la photo, de gauche à droite et de haut en bas : Joris LE NOIR de CARLAN, Roland SCHAUMANN, Anne-Claire STRACK, Céline PICHAVANT-VITET, Julien AUCLAIR, Pascal FONTAINE, Jérôme DILLET et Jérôme DIDIER.

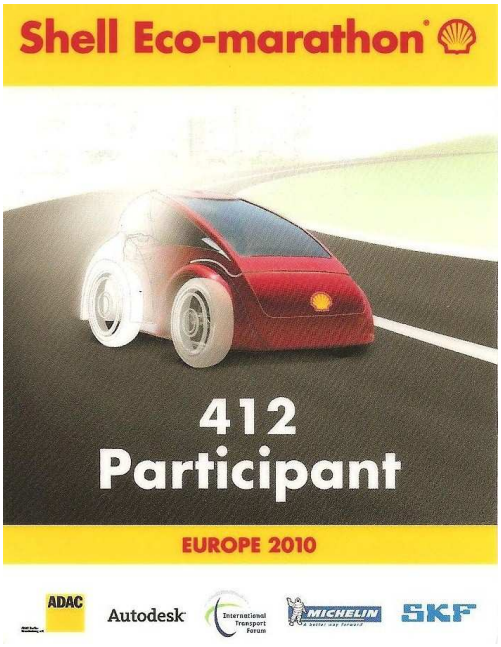
Lundi : départ de l'ENSEM

Nous avons mis une demi-heure, le soir, après les cours, à charger l'intégralité du bus, grâce à une organisation efficace.
Ensuite, départ pour l'ESSTIN avec qui nous allons partager le bus et le paddock en Allemagne. Long voyage en perspective et courte nuit (en tout cas au niveau du sommeil). Il n'y a pas à dire, la place la plus confortable et la plus spacieuse pour passer une bonne nuit reste… le couloir (comme peut vous le confirmer Joris, mais pas tout de suite car, pour le moment, il dort !)

Mardi : arrivée et premiers pas sur le circuit

Après un petit déjeuner sur l'autoroute (hum, un bon gâteau maison), nous arrivons enfin à Lausitz. Pendant que Jérôme, notre Team Manager commence à faire la queue pour officia--liser notre arrivée, nous partons dans le campement pour monter les tentes.

Une fois cette première tâche accomplie, les deux pilotes Céline et Anne-Claire, vont rejoindre Jérôme pour une file d'attente qui aura duré au total plus d'1h30, mais ça y est, nous avons notre badge, essentiel pour tout déplacement sur le site.
Là, tout s'accélère : il faut prendre place dans le paddock , réussir à partager équitablement (ou presque) la place avec nos voisins (tente de 5mx5m pour 2 équipes…) et commencer à vérifier que rien n'a bougé pendant le transport.



Pendant que M. Fontaine vérifie les freins (et oui, il parait que ça peut servir), M. Dillet installe la pile à combustible. Les garçons s'occupent de vérifier le bon fonctionnement de tous les feux et mettent en place la porte et les filles en profitent pour faire un peu de décoration dans l'habitacle, notamment avec l'appui-tête (et oui, une Urban Concept peut être confortable … ou pas)

Après le repas, c'est l'heure du premier briefing pour le Team Manager et les pilotes : tout en anglais, comme quoi on peut même travailler le TOEIC en Allemagne.

Ensuite commence une nouvelle et interminable file d'attente pour passer le contrôle technique.

Notre Urban One va être examinée sous toutes les coutures. On commence par une petite pesée pour l'Urban One (150kg) et les pilotes (bien plus minces…), puis vérification des éclairages, du klaxon (un beau petit bruit) et test d'extraction du pilote (10s, ouf ça passe).

Vient ensuite le test de freins : « on ne peut pas faire mieux », d'après le technicien, merci M. Fontaine. Dernier stand : vérification de la pile à combustible et des raccords pour l'hydrogène : aucune fuite, que demander de plus ?

Et bien voilà, le contrôle technique a été validé du 1er coup, nous allons donc pouvoir nous élancer sur les pistes de Lausitz.
C'est parti, Anne-Claire au micro, Céline au volant et tout le monde sur le bord de la piste pour supporter l'Urban One.

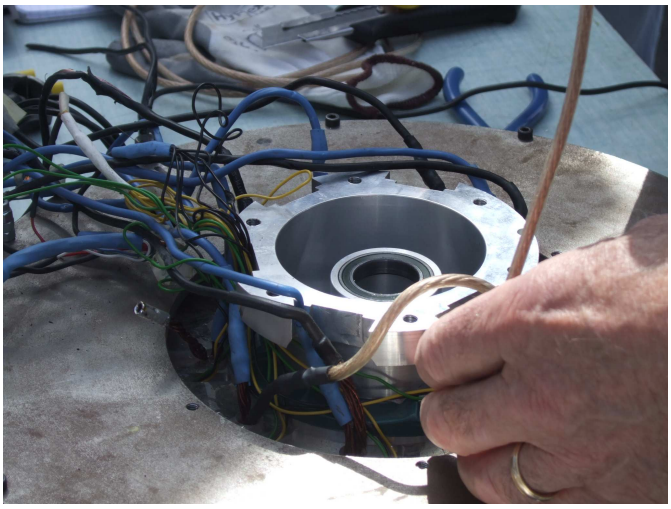
Oups, il a fallu pousser l'Urban One dans la dernière montée. Retour au paddock pour modifier tout ça. Un bon repas et la journée touche à sa fin.

Mercredi : suite des essais et début des ennuis

Nouvelle journée qui commence par un nouveau briefing pour le Team manager et les pilotes. Les horaires ont été modifiés à cause des prévisions d'intempéries. Les courses vont débuter dès cet après-midi.

Ensuite, début d'une seconde phase de tests. Les pilotes ont échangé leur place et les communications sont toujours aussi difficiles, mais nous apprenons que lors de son 2nd tour, Anne-Claire s'est arrêtée. Elle a été ramenée en dépanneuse.

En ouvrant le coffre, nous nous sommes aperçus que l'ensemble des câbles avaient fondus au niveau du moteur : pas de choix, il faut tout câbler à nouveau avec des fils de section plus grosse.

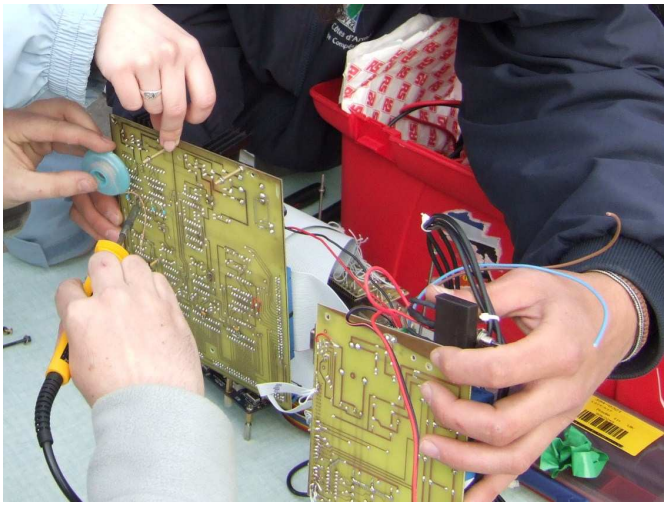


Après plus de 3heures passées à ouvrir le moteur-roue, chercher du câble plus gros, repérer les branchements qui avaient été faits, c'est l'heure du remontage complet et des tests à vide.

Mais, tout n'est pas si simple. Suite aux câbles fondus, il semble qu'une partie des cartes de commande de puissance aient aussi souffert. Résultat, il manque une des phases du moteur triphasé et certaines cartes renvoient un message d'erreur.

Il faut bien comprendre et garder à l'esprit que lorsque nous partons comme ça, il ne nous est pas possible d'emporter tout le matériel dont nous aurions besoin. De plus, nous ne sommes pas accompagnés d'électroniciens, il est donc difficile de trouver rapidement la cause d'un tel problème.

Pendant tout l'après-midi, M. Dillet et M. Fontaine tentent de trouver une solution avec un électrotechnicien, chercheur au CNRS, qui accompagnait l'ESSTIN et qui viens nous prêter main forte.



Malgré la motivation de chacun, personne ne voit comment s'en sortir.

Ce soir, le moral est un peu en berne, nous n'avons pas pu faire de chronos aujourd'hui, mais il semble impossible que nous roulions demain…

Jeudi : la pluie n'arrange pas nos affaires

Aujourd'hui : pluie et vent.

Nous apprenons donc, sans trop de surprises, lors du briefing matinal, qu'il n'y aura pas de course aujourd'hui.

L'ouverture officielle de la compétition et la traditionnelle photo de famille se feront dans la grande tente officielle, la seule chauffée (ça nous en avons bien besoin aujourd'hui).

Photo de famille officielle de l'Eco Marathon Shell Europe 2010

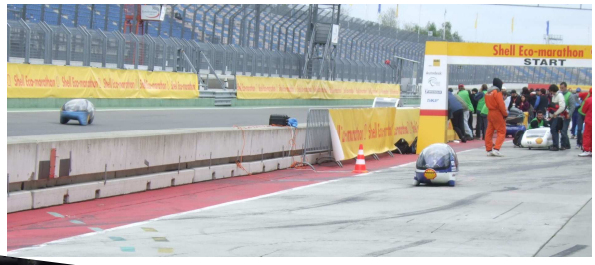
Lors du repas du midi, M. Dillet nous annonce qu'il a peut-être trouvé une façon de résoudre notre problème. Cette lueur d'espoir fait remonter le moral de toute l'équipe. Nous finissons de manger, bravons les intempéries pour retourner dans la tente et essayons de mettre au point la solution proposée.

M. Dillet a fait un montage à côté pour essayer de contourner le problème que l'on avait rencontré avec un des composants électroniques. Malheureusement, la cause exacte de la surchauffe des câbles au niveau du moteur n'a pas été déterminée et le nouveau montage ne nous a pas permis de remettre la voiture en état pour rouler.

Toute l'équipe prend finalement conscience que nous ne participerons à aucun chrono cette année.

Vendredi : dernier jour en Allemagne, course et remise des prix

Aujourd'hui, la pluie s'est enfin arrêtée et la compétition reprend. Nous en profitons pour regarder nos camarades de l'ESSTIN s'élancer sur la piste pour leur 2ème essai, ainsi que les différentes voitures qui patientent pour pouvoir à leur tour faire un essai.



Puis, l'heure de plier les tentes arrive. Nous rangeons les affaires pour les ramener au paddock. On constate encore une fois qu'il est plus facile de planter une tente que de la remettre dans sa housse…

Nous assistons à la compétition et à la remise des récompenses. N'ayant pas pu participer à la course en elle-même, nous ne pouvions pas remporter le prix de l'innovation.

Nous quittons le circuit vers 21h, direction la France…

Témoignages et impressions de l'équipe

« Le voyage était intéressant et agréable, mais il est regrettable que nous ayons eu cette panne. Il faut absolument penser à une solution de secours pour les années à venir, un bon système basique qui fonctionne quoiqu'il arrive, afin de ne pas rester deux jours sans trouver de solution nous permettant de repartir. C'est avec des images et des projets plein la tête que nous rentrons en France… »

Pascal FONTAINE, professeur de mécanique

« L'équipe était assez motivée. Le 1er jour était génial, la réussite du premier coup du contrôle technique laissait présager une bonne course. Malheureusement, nous avons manqué de connaissances en électronique pour parvenir à faire rouler correctement le véhicule. »

Jérôme DILLET, ingénieur de recherches CNRS

« Nous avions une bonne équipe motivée. Nous sommes bien sûr déçus de ne pas avoir pu commencer un essai alors que l'on avait roulé avant. J'espère que l'an prochain sera meilleur et que les performances seront au rendez-vous. »

Jérôme DIDIER, Team manager

« Ce voyage est vraiment le rendez-vous le plus attendu après une année au Marathon. Bien sûr, le fait de ne pas avoir pu rejoindre la ligne de départ, pour un véritable essai, nous laisse sur notre faim, mais ce n'est que partie remise. Nous avons pu rencontrer beaucoup d'autres équipes et c'est très enrichissant. »

Céline PICHAVANT-VITET, pilote de l'Urban One (1A)

« C'était sympa. C'est très bien ces rencontres avec plein de jeunes venant de toute l'Europe. Cette année, le fait de ne pas courir nous a permis de nous concentrer sur la course des autres. Certes, c'est une maigre consolation, mais c'est déjà ça. Le cadre dans lequel se déroule la course est joli, ce qui est d'autant plus agréable. »

Anne-Claire STRACK, pilote de l'Urban One (2A)

« C'était bien. C'est un grand rendez-vous étudiant et il y a plein de nationalités différentes ce qui permet de voir comment les équipes abordent les problèmes rencontrés et développent les solutions techniques. Chacun est fier d'expliquer ses choix. Même si nous n'avons pas eu de résultats, l'ambiance était sympa »

Joris Le NOIR de CARLAN (1A)

« J'ai rencontré des personnes très intéressantes. J'ai vraiment envie d'y retourner, surtout que nous n'avons pas pu rejoindre les autres équipes sur le départ. Rendez-vous au même endroit l'an prochain ! »

Roland SCHAUMANN (1A)

« Le rendez-vous était fort sympathique et l'ambiance très agréable. Par rapport à l'an dernier, nous espérions rouler lors des runs, d'autant plus que les essais chez Michelin étaient prometteurs, mais ce sera pour l'an prochain… »

Julien AUCLAIR (2A)