Septembre 2015

 $N^{\bullet}2$ 



# Le Vélomobiliste



### Dans ce N° 2 : L'éditorial

Interview exclusive de Barbara BUATOIS Rassemblement de VM à Nantes Le vélomobile Le Mans au championnat du monde Sondage: Comment utilisez vous votre vélomobile



#### Éditorial

Hello à vous, nos amis vélomobilistes adhérentes et adhérents du Vélomobile Club de France.

Notre jeune association à bien participé à Nantes début juin à Vélo City, avec quelques articles dans les médias, et une certaine visibilité, notamment grâce à la présence de Barbara Buatois, dont vous trouverez une interview dans ce numéro, réalisée à cette occasion.



Nous ferons l'assemblée générale de notre association lors du rassemblement Vendéen des 19 et 20 septembre 2015, devenu maintenant traditionnel. Cette 4eme édition est la première sous l'égide de notre association, et grâce à Christian qui en est l'instigateur et qui prépare sur place les circuits et les contacts avec les médias locaux, et que nous remercions encore pour son implication.

Dans ce deuxième numéro du «Vélomobiliste » vous trouverez un article sur le « LeMans  $n^\circ 1$  » aux Championnats du Monde de vélocouchés, une interview de Barbara Buatois, un compte-rendu du rassemblement Vélocity, et une synthèse du sondage récolté avec vos bulletins d'adhésion.

Nos amis, Président et trésorier du VCF, ont réalisés en juin, un petit tour de France en prévision de celui qui sera organisé l'année prochaine, les 2 premières semaines de Juillet 2016.

Une course de nuit (départ vers 18 à 19h) de 12h est en prévision lors de la solar cup à Chartres. Le projet serait de tourner par équipes de 2 ou 3 vélomobiles. A concrétiser, la date prévue étant les 25 & 26 juin 2016

Le circuit de Fontenay-le-Comte parait accessible pour nos vélomobiles, reste à concrétiser pour 2016 et voir pour y organiser une première épreuve sportive. David étant chargé de prendre contact avec les gestionnaires du site.

Pour faire vivre et évoluer notre site « http://www.velomobile-france.com » n'hésitez pas à apporter vos témoignages, notamment pour des couples de vélomobilistes ou d'auto constructeurs, pour avoir un panel plus large et plus représentatif.

Bonne route à toutes et tous.

Marie-Laure alias Aime-Aile33







## Interview de Barbara BUATOIS, le 3 Juin 2015, à Nantes, à l'occasion de Velo-City

**LV** : « Vélo-City » représente quoi pour vous ?

**BB** : Le mode de déplacement en vélo urbain et la recherche de sponsors pour me permettre de financer mes projets à venir.

Je vais aussi quotidiennement au travail en vélomobile « Mango » ou vélo « droit » (35kms /jour).

**LV**: Quelles sont vos attentes en venant ici?

Et comment se sont passés ces deux journées à Nantes?

**BB**: Je recherche aussi des rencontres sportives et des prises de contact pour mes autres projets.

Dont une tentative de « record de l'heure » en Octobre 2015 ou au printemps 2016 en vélo couché fabriqué en bambou dont le prototype est en cours de réalisation à Paris, par Philippe Guigo alias Dean et sponsorisé par Mavic.

Cette tentative aura lieu, sur le vélodrome de Saint-Quentin en Yvelines.

LV: Quels sont vos projets à court et moyen terme?

**BB**: Bien évidemment « Battle Mountain », qui aura lieu cette année du 14 au 19 Septembre. La campagne indigogo avait bien fonctionné l'année dernière. Mon objectif sera de battre mon propre record.

Je prends sur mes congés payés, et je commence par une semaine sur l'île Gabriola chez Georgi Georgiev (Varna Innovations), le créateur des vélos les plus rapides, alors qu'il n'effectue jamais de tests en soufflerie. Puis nous passons à Seattle pour finaliser les préparations avec le mécanicien, et le lanceur Steve Nash. Les lanceurs ont un maximum de 15 mètres pour pousser le vélo avant de le lâcher.

A Battle Mountain, les routes sont fermées par sessions d'une demie heure, soit trois runs le matin et trois runs le soir. Et il faut composer entre les modifications d'ordre de passage et les caprices de la météo.

Le meilleur run est très souvent le dernier du soir.

Cette année il n'y a pas eu de modifications notables sur les vélos « Battle Mountain » et « Tempest ». Il faudra réaliser deux qualifications avec deux runs différents pour savoir lequel est le plus rapide, ces vélos pèsent environ 25 kgs.



A Battle Moutain, il y a en général 4 à 5 femmes pour une trentaine d'hommes. Mes concurrentes sont surtout les Hollandaises

**LV** - Le rapport poids individus/ machine est-il important dans la recherche de performances avec un entraînement égal ?

**BB**: En cas de côtes la machine doit rester légère.

LV: Jusqu'à quel âge allez-vous continuer à concourir, autant que Jeannie Longo?

**BB**: Pourquoi pas? Et en tout cas, le plus longtemps possible.



Marie-Laure alias Aime-Aile33





# Rassemblement de Vélomobiles

Du premier au cinq juin 2015, le Vélomobile Club de France a participé au congrès annuel Vélo-city suite à la proposition faite sur le forum jaune par Jean-Charles Gosselin, président de France-HPV. Le but n'était pas de participer au congrès proprement dit tant les coûts sont prohibitifs mais de montrer que le vélomobile existe comme moyen de déplacement alternatif.

L'organisation du rassemblement (reconnaissance, emploi du temps et bivouac) a été gérée par Denis, le président du VCF.

Nous nous sommes donc retrouvés au camping du Petit port, à Nantes.

Denis (Waw assisté attelé) et moi-même (Waw assisté) sommes partis du Finistère le 30 mai pour une route en 2 étapes avant d'arriver à Nantes le 1° juin, cette journée fut particulièrement arrosée d'ailleurs. Le temps de faire les formalités pour prendre possession du mobil home, Claudine et son Biquet nous avait rejoint (Leiba classique assisté attelé).





Nous rejoindront ensuite Hubert (Mango), Nicolas (Milan SL), Aurélien (Leiba X-Stream assisté), Barbara (DF), Laurent (Strada), Laure (Mango Sport assisté), Richard (Quest), Christian (Strada), Adrien (Quest), Joël (Milan Cas), Dominique (Orca assisté) et Baptiste, un très sympathique Helvète qui voyage en alleweder assisté et "solarisé" (http://www.pistesrecyclables.ch/ Sans oublier Guy en Catrike trail. Sylvain de Vélovergne était également à Nantes avec un Leitra.

Le lundi 1° juin, les trois premiers arrivés ont commencé la représentation du VM dans Nantes avec une très agréable balade pimentée d'un excellent repas dans un restaurant indien.



Au retour, l'équipe commence à s'étoffer au camping:





Le mardi 2 juin, c'est vers Angers que nous braquerons nos roues, à la rencontre de Nicolas et Aurélien avant de faire un peu de promo au retour au pied du château des ducs de Bretagne.

C'est Adrien qui s'y colle, normal c'est le plus jeune.



Nicolas et Aurélien qui n'arriveront que tard le soir après maintes péripéties, il ne seront pas les seuls d'ailleurs, n'est-ce pas Jean-Bernard.





Le 3 juin, visite du vignoble Nantais et dégustation au programme du fameux Muscadet.



Pique-nique à la cave, les VM se reposent pendant que les pilotes font le plein dénergie.





Le soir c'est la vélo parade avec 7000 autres cyclistes de tous poils:







90km dans la journée.



Le 4 juin, c'est cap à l'ouest, vers Couéron pour une soixantaine de km de visite touristique avec pique-nique à l'ombre avant l'embarquement sur le bac à La Montagne.







Le 5 juin, Nous irons faire de la maintenance VM à Vigneux pour les derniers des mohicans avec 42 km à la clé avant de mettre le cap au sud pour les trois derniers.

Nous avons pris beaucoup de plaisir à revoir les amis et à s'en faire de nouveaux. C'est également très agréable de transformer des connaissances virtuelles en réelles complicités. Et que dire de la discussion à bâtons rompus avec Barbara de ses tentatives de record le soir dans le mobile home? Que du bonheur!

Et puis, on a pu se rendre compte que la ville n'est pas un milieu hostile pour les vélomobiles, en particulier cette belle ville de Nantes qui a su faire quelques efforts pour promouvoir les déplacements à vélo. Certes la vitesse moyenne n'est pas très élevée, environ 20 km/h mais ça roule et bien souvent plus vite que les voitures.

Le Vélomobile Club de France peut s'enorgueillir d'avoir promu le vélomobile lors du congrès Velo-City 2015 et en particulier, lors de la vélo parade.



Jean Bernard alias Magnum, photosJean-Bernard, Denis et Hubert



## Le *LeMans 001* aux Championnats du Monde 2015



Le vélomobile *LeMans* 001 avait déjà donné pour les Championnats du Monde 2014, le 002 à reçu beaucoup d'améliorations et de modifications qu'il aurait été intéressant de mettre à l'épreuve lors des Championnats du monde 2015 à Maasmechelen en Belgique du 21 au 23 Août. Malheureusement, un contretemps technique sur le 002 m'a contraint de remettre en route le bon vieux 001, moins d'une semaine avant le début des épreuves !

Le *LeMans* 001, je le connais bien avec environ 1000 km à son bord, ses atouts me sont facilement profitables. Je regrette seulement de pas avoir eu la moindre préparation physique depuis les 6 dernier mois ... tant pis, je roulerais pour le plaisir, et tant mieux si je fais des bons résultats!

Le premier jour, c'est l'épreuve du 200 mètres lancés, une belle route d'environ 3 km permet de s'élancer. Elle sert au départ pour l'échauffement des quelques 110 participants. Mon coéquipier, Gaétan, roule en Milan SL. Lui, il est entrainé au top depuis le début de l'année, suivi par un coach etc ... je profite de ses conseils pour me préparer comme il se doit.

Après un temps d'échauffement et quelques allers-retours sur la grande ligne droite, tous les participants se placent en file d'attente pour un départ toute les 30 secondes. Ce qui n'était pas trop prévu, c'est les 45 minutes d'attente avant de nous élancer. Il n'y avait pas d'ordre de passage prédéfini à l'avance, donc ça n'a pas été idéal pour maintenir les muscles bien chauds !



Mon départ est sonné, un léger faux plat descendant permet de prendre rapidement de la vitesse, le *LeMans* atteint en un rien de temps les 50 km/h, je ne vois pas encore la ligne de départ des 200 m car elle se trouve encore à un bon kilomètre de moi ... en réalité je suis trop rapide, car je me suis vu maintenir le 50-55 km/h pendant un moment avant d'arriver au premier repère, à 800 mètres du point de mesure. Lorsque j'ai visuel sur la ligne de mesure, je lâche les chevaux... enfin ... les quelques poney qui me restaient en réserve ! Une petite bosse avant la ligne de mesure perturbe encore une fois mon accélération. Je passe la ligne de départ des 200 m avec les jambes bridées, sans doute l'oxydation des muscles encore froids ... 59 km/h ... je rumine car ici les conditions sont correctes (route relativement plate, pas de vent) et je ne peux m'empêcher de comparer avec mes performances de l'année dernière sur la même épreuve dont les conditions étaient bien moins bonnes (faux plat montant, fort vent de face) où j'avais réalisé ... 62 km/h!

J'ai très mal géré l'accélération, et mon manque d'entrainement physique évident ne m'a pas permit de fournir du watt dans les pédales ... Ce n'est pas grave, je me rattraperais dans l'épreuve du lendemain, le 100 km avec ses virages méchants! Le *LeMans* 001 est un prototype lourd (32 kg) mais c'est grâce à son train avant large de 84 cm qu'il peut s'imposer dans les virages!



Le départ du 100 km est donné, tous les participants dévalent la première descente avant d'arriver au premier rond-point qui matérialise l'un des 4 virages du circuit. Rapidement, on aperçoit les "bêtes de course" filer vers la tête du peloton, principalement composées de DF ... et un Milan SL, Gaétan qui pète la forme et qui a le couteau entre les dents !

Avec ses grandes roues extérieures à la coque, le *LeMans* perd un peu d'avantage dans les lignes droites. C'est donc dans les virages que ses atouts s'expriment! En effet, je sortais de



chaque virage aussi vite que j'y entrais, parfois même j'osais accélérer à l'intérieur des virages ! Il n'y a pas de secret, c'est vraiment le modèle le plus stable, et c'est ultra sportif à conduire !

Les tours s'enchaînent (4.2 km/tour) et une difficulté apparaît : j'ai fais la bêtise de mettre un nouveau produit dans ma gourde ... excessivement sucré ! Moi qui suis habitué aux produits neutres, je suis complètement écœuré ! Il fait très chaud, et la soif devient gênante ; en même temps, chaque gorgée me retourne l'estomac ... Et comme les virages du circuit sont en général constitués de bitume accidenté voir de pavés, je me fais secouer comme un prunier ... la nausée me fait souffrir pendant les 58 premiers km !

Ensuite, mon compteur tombe en panne, tant mieux, je pourrais me concentrer sur autre chose que la vitesse. Au même moment ma nausée disparaît et je reprends rapidement du tonus. Les virages sont de plus en plus éprouvant, aussi bien pour moi que pour la mécanique, mais ça me permet de dépasser de nombreux concurrents, même dans la côte!



Le *LeMans* est très particulier car, à l'inverse des autres vélomobiles rapides en ligne droite et ralentis en virage, lui se moque des ronds-points et passe en force sans lever la roue!

A bord du *LeMans*, je retiens cette impression qui me rappelle ces moments où j'étais aux commandes d'un avion de voltige! Extrêmement éprouvant, mais tellement impressionnant!

Les virages à 40 ou 45 km/h sur les pavés devaient faire un bruit monstrueux, j'imagine que les autres concurrents devaient m'entendre arriver!

Je termine la course avec la banane, bien qu'agacé par le début désagréable, désormais je n'accepterai plus les boissons qu'on me propose, je n'utiliserai que celles que je connais bien !

C'est une fois rentré au camping que l'on mesure en regardant mon vélomobile, combien la course a été "secouante".

Le 001 n'étais pas destiné à faire cette course, la mécanique du train avant était relativement simple et insuffisante pour recevoir de telles contraintes, si bien que des pièces ont travaillé, signant la fin de la course pour moi!

Le *LeMans* 002 n'aurait pas eu ce souci car son train avant était conçu complètement différemment => la géométrie était proche des trains avant usuels de nos chers vélomobiles!

La course suivante se déroulera donc sans *LeMans*, on notera tout de même pas mal de casses ou de problèmes techniques causés par le mauvais état de la route, je me souviens d'un DF terminer la course des 100 km avec l'arrière de sa coque posée littéralement sur la route, quelques crevaisons par pincement et des trains faussés!

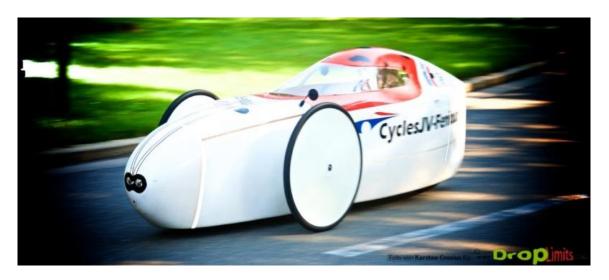
De son côté, Gaétan n'a pas eu beaucoup de chance, durant la course de 100 km il a crevé à 8 tours de la fin et lors de la course de l'heure, il a encore crevé, cette fois-ci dès le début et Association loi 1901 déclarée le 04 février 2015 à la sous-préfecture du Finistère sous le numéro W291006523 velomobileclubdefrance@laposte.net www.velomobile-france.com



au niveau de la roue arrière ... qu'il à réussi à faire sortir de ses fixations! Trop puissant ce pilote! A priori, les serrages rapides ne tiennent pas aussi bien la roue qu'un bon serrage à vis... mais cela ne concerne que les pilotes particulièrement puissants comme Gaétan!

Cette année, les vélomobilistes Français n'auront donc pas eu la chance de réaliser de bonnes performances. On a tout de même profité du beau temps, des rencontres sympas, et de l'événement!

Peut être que l'année prochaine, sera une bonne année pour les Français ?!



David alias Daweed



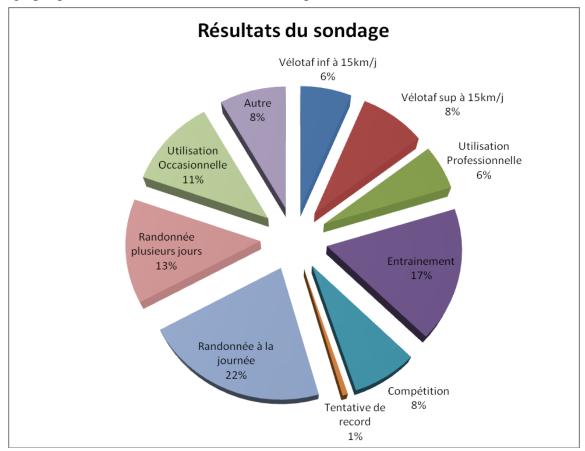
#### **Sondage:**

#### Comment utilisez-vous votre vélomobile

Le questionnaire-sondage qui était joint à la fiche d'adhésion nous a permis de cerner ce que vous faites avec votre (vos) vélomobile(s).

**300 000km** c'est le total des kilomètres que tous les adhérents réunis avalent par année, impressionnant.

Ce graphique détaille les différentes utilisations que nous avons de nos machines.



Туре	Vélotaf		Utilisation	Entrainement	Compátition	Tentative Rai		donnée	Utilisation	Autre
d'utilisation	inf à 15km/j	sup à 15km/j	Professionnelle	Entramement	competition	de record	à la journée	plusieurs jours	Occasionnelle	Autre
Total cumulé	10	13	9	27	12	1	34	21	18	13
Pourcentage	22,73%	29,55%	20,45%	61,36%	27,27%	2,27%	77,27%	47,73%	40,91%	29,55%

Les principales utilisations sont les randonnées à la journée suivies de près par l'entrainement.

Seul 1 vélomobiliste fait des tentatives de record, il est célèbre et a déjà un palmarès bien fourni, il s' agit bien sûr de Christian Fenioux et son milan SL CAS.

Bref, on voit bien que les utilisations sont très variées et on peut affirmer que les vélomobiles sont des machines polyvalentes.