

Une solution qui donne des ailes !

Après deux années de recherche et développement, le directeur général de Méka Form CG, Gérard Longchamp, vient de mettre sur le marché une aile de camion qui pourrait bien révolutionner le domaine.

L'objectif consistait à réaliser une aile qui pourrait être installée, notamment sur les camions et ce peu importe la hauteur de la sellette d'attelage, même celles à 47 pouces. On souhaitait également offrir une résistance aux conditions extrêmes.

Fabriquée de fibre de verre, l'aile Méka se soulève, s'abaisse et bascule sous le poids de la remorque sans abaisser la suspension du camion. Afin de permettre l'effet balancier, elle est installée au centre des roues du tandem sans soudure, perçage ou modification au camion.

Une lame de suspension détient une mémoire résiliente lui permettant de

retrouver son point initial. « L'aile est équipée d'un amortisseur qui fait qu'elle est stabilisée. La suspension est intégrée et complète, comme pour une automobile », explique Gérard Longchamp, initiateur de ce projet en entrevue à L'Écho du transport. « Même si la remorque est lourde, ce n'est pas grave, l'aile s'incline contrairement à la procédure normale où il faut abaisser la suspension pour ensuite la relever », ajoute-t-il. Ce concept de mobilité est d'ailleurs en instance de brevet.

Des tests ont été exécutés en 2005. On a roulé plus de 40 000 km sous toutes sortes d'intempéries. Le directeur général a constaté qu'aucune



Faite de fibre de verre, l'aile Méka résiste évidemment à la corrosion et est disponible en nombreux coloris.

neige ou glace ne s'amasse entre l'aile et les roues, ce qui diminue la turbulence pour le conducteur. « Ça permet de réduire de 90 % le nuage de pluie qui gêne la vision lors des dépassements », souligne-t-il également. Les essais ayant été réalisés sur les routes du Québec, « les plus affreuses », le directeur général soutient que le système reste stable.



Munies de feux à diodes, ces pièces d'équipement contribuent à rehausser le look du camion sur lequel elles sont installées.



L'aile se soulève, s'abaisse et bascule sous le poids de la remorque sans abaisser la suspension du camion. Afin de permettre l'effet balancier, elle est installée au centre des roues du tandem sans soudure, perçage ou modification au camion.

Un autre avantage consiste à la propreté du poids lourd, plus spécialement de la cabine du conducteur, sa peinture et les équipements de raccordement. Autres caractéristiques bénéfiques tant pour le chauffeur que pour les automobilistes avec qui il partage le réseau routier, c'est l'élimination des impacts de gravier. Fini les dommages à la cabine, fini le bruit causé à leur contact. « On a voulu développer ce produit pour l'adapter aux camions. On a pris ce qui existait, on l'a confronté à toutes les

contraintes possibles et on les a éliminées », témoigne l'inventeur.

Selon M. Longchamp, plusieurs coûts et bénéfices monétaires se rattachent à ce point positif. En effet, il est possible de diminuer les frais associés aux lavages, à l'entretien préventif des pièces et tuyaux d'échappement, à la réparation des dommages à la cabine et aux équipements de raccordement, à la peinture de la cabine, au polissage des réservoirs et au remplacement d'ailes bas de gamme.

Actuellement disponible pour les camions équipés de roues de 22,5 pouces et ayant un entraxe de 50 à 55 pouces et demi, le système d'aile Méka sera bientôt proposé pour ceux qui disposent de roues de 24,5 pouces. « C'est un investissement. Ça dure la vie du camion. On offre d'ailleurs une garantie de cinq ans. C'est un produit haut de gamme, cher un peu, mais qui concurrence le système américain avec la qualité en plus », conclut Gérard Longchamp.