

Annexe

ANNEXE II

MODALITÉS ET CRITÈRES D'ÉVALUATION DU TEST D'EXIGENCES PRÉALABLES À L'ENTRÉE EN FORMATION

Quelle que soit l'option, les épreuves de ce test se déroulent dans l'ordre chronologique indiqué. En cas d'échec à une épreuve, le candidat ne poursuit pas la présentation des tests. En cas de danger, les évaluateurs peuvent arrêter un candidat à tout moment au cours des épreuves.

Lorsque le test le prévoit, il est fait appel à des experts figurant sur une liste d'experts établie par le recteur de région académique. Le directeur technique national du sport automobile propose au recteur de région académique les noms des personnes qualifiées qu'il souhaite faire figurer sur ladite liste.

Option A : « optimisation du pilotage et conduite sécuritaire »

Epreuve 1 : l'épreuve est réalisée sur un circuit automobile homologué par la Fédération française de sport automobile.

Le véhicule utilisé est un véhicule traction de grande diffusion, équipé d'arceaux de sécurité, ne dépassant pas 150 chevaux et dont tous les systèmes électroniques d'assistance à la conduite sont déconnectés (« ABS », « ESP », « TC » ...).

Pour un véhicule équipé d'un arceau de sécurité, l'équipement de sécurité du pilote est celui qui correspond aux règles techniques de sécurité de la réglementation circuit en vigueur (RTS - Fédération française de sport automobile).

Lorsque l'arceau de sécurité reprend les ancrages de suspension avant, le système de retenu Hans est obligatoire.

Lorsque l'arceau de sécurité ne reprend pas les ancrages de suspension avant, le système de retenu Hans n'est pas obligatoire.

1. Réalisation de 6 tours techniques :

L'un des deux évaluateurs est assis en passager dans le véhicule, aux côtés du candidat. Les occupants du véhicule sont tous casqués.

Le 1er tour est un tour de découverte pendant lequel le candidat est libre d'adopter la trajectoire qu'il souhaite à l'exception de la trajectoire d'urgence qui ne devra pas être utilisée.

Durant les 2e et 3e tours, et à la demande de l'évaluateur, le candidat doit mettre en œuvre à deux reprises au minimum, chacune des 3 trajectoires suivantes : instinctive, d'urgence et type auto-école.

Pendant les 4e et 5e tours, le candidat doit démontrer sa capacité à choisir les trajectoires les plus efficaces dans chacun des virages abordés.

Le 6e tour est un tour de décélération.

Durant les 6 tours, le candidat doit également mettre en œuvre :

- la technique du double débrayage : le candidat doit assurer une rétrogradation en synchronisant l'ensemble des gestes mains/pieds, en alignant sans à coup le régime moteur avec la vitesse de rotation de la transmission, sans provoquer de sursrégime ;
- la technique du talon pointe : le candidat doit synchroniser l'ensemble des gestes mains/pieds, assurer un freinage efficace, sans à coup et sans variation de pression sur la pédale de frein ;
- des trajectoires : le candidat doit, sur l'ensemble des virages du circuit, enchaîner des trajectoires efficaces en termes de performance et adaptées aux virages.

Durant les tours de circuit, l'évaluateur indique au candidat le rythme à adopter. Ce rythme peut être variable en fonction de la situation. Toutefois, du deuxième au cinquième tour, le candidat pourra adopter un rythme rapide, composé d'accélération franche aux limites du patinage des roues, de freinages appuyés et de passages en virage provoquant une dérive des pneus sans atteindre le décrochage.

2. Réalisation de 3 tours chronométrés :

Les deux évaluateurs sont positionnés en bord de piste. Le candidat est casqué et seul dans le véhicule.

Le chronométrage est réalisé par cellules optiques ou à l'aide de transpondeurs. La communication entre l'intérieur de la voiture et l'extérieur se fait à l'aide de radios portatives et de drapeaux réglementaires.

Le candidat débute par 1 tour de lancement avant d'effectuer 3 tours chronométrés et de terminer par 1 tour de décélération.

Le temps réalisé par le candidat doit respecter deux exigences chronométriques :

- son meilleur temps lors des trois tours chronométrés ne doit pas excéder 103 % du temps de base (1) ;
- la moyenne de ses trois temps chronométrés ne doit pas dépasser 103 % de son meilleur temps. Tout manquement à l'un de

ces critères entraîne l'élimination du candidat.

Le candidat qui heurte plus de trois cônes de Lübeck matérialisant les limites de piste ou qui effectue une sortie de piste (2) est éliminé.

(1) Calcul du temps de base : un temps de base par véhicule utilisé est préalablement réalisé par deux experts figurant sur la liste d'experts susmentionnée. Chaque expert s'élance pour une série de 5 tours dont 1 tour de lancement, 3 tours chronométrés et 1 tour de décélération. Le temps retenu correspond au meilleur temps.

Le temps de base retenu pour chacun des véhicules sur le parcours chronométré, correspond à la moyenne du meilleur temps réalisé par chacun des 2 experts sur chacun des véhicules.

(2) Sortie de piste : est considéré comme tel un véhicule ayant une ou plusieurs roues en dehors de la piste à un moment quelconque de son évolution.

Epreuve 2 : L'épreuve est réalisée sur un circuit automobile homologué par la Fédération française de sport automobile ou sur une aire d'évolution asphaltée ou terre validée par un expert figurant sur la liste d'experts susmentionnée. Les limites de l'aire d'évolution ou de piste seront matérialisées par des cônes de Lübeck, si nécessaire.

Réalisation de 2 sous virages et 2 survirages :

Le véhicule utilisé est un véhicule traction de grande diffusion, ne dépassant pas 150 chevaux et dont tous les systèmes électroniques d'assistance à la conduite sont déconnectés (ABS, ESP, TC...). Les 2 évaluateurs sont positionnés en bord de piste. La communication entre l'intérieur de la voiture et l'extérieur s'effectue à l'aide de radios portatives et drapeaux réglementaires.

Le candidat dispose de deux essais pour :

- provoquer un sous virage : la vitesse de lacet réelle devra être inférieure à la vitesse de lacet théorique. Le candidat doit provoquer un net décrochage du train avant, sans solliciter le système de freinage. Pour valider l'exercice, l'angle indiqué au volant par le candidat doit être plus fermé d'un tour au minimum, par rapport à l'angle de volant idéal. A cause du ripage et/ou patinage, la trajectoire réellement suivie par le train avant du véhicule doit décrire un rayon plus grand que celui indiqué au volant par le candidat, et être clairement visible depuis le poste d'observation des 2 évaluateurs. Le système de freinage du véhicule ne doit être sollicité qu'en cas d'urgence ; si tel est le cas, le passage ne sera pas pris en compte ;
- enrayer un sous virage : la vitesse de lacet réelle devra être inférieure à la vitesse de lacet théorique. Le candidat doit provoquer un net décrochage du train avant, sans solliciter le système de freinage. Pour valider l'exercice, l'angle indiqué au volant par le candidat doit être plus fermé d'un tour au minimum par rapport à l'angle de volant idéal. A cause du ripage et/ou patinage, la trajectoire réellement suivie par le train avant du véhicule doit décrire un rayon plus grand que celui indiqué au volant par le candidat, et être clairement visible depuis le poste d'observation des 2 évaluateurs. Après cette démonstration de sous virage, le candidat doit faire reprendre au véhicule l'axe de la piste avant la fin de zone matérialisée par des cônes de Lübeck. Le système de freinage du véhicule peut alors être sollicité pour atténuer le sous virage mais uniquement lors de la reprise du contrôle ;
- provoquer un survirage : la vitesse de lacet réelle devra être supérieure à la vitesse de lacet théorique. Le candidat doit provoquer un net décrochage des roues arrière sans avoir recours au frein à main. La perte d'adhérence du train arrière par ripage doit être clairement visible depuis le poste d'observation des 2 évaluateurs. Pour valider le passage, le véhicule devra être immobilisé dans la zone de démonstration, la partie avant du véhicule orientée vers l'intérieur du virage, perpendiculaire à la trajectoire idéale. La trajectoire décrite par les roues arrière du véhicule avant l'immobilisation devra dessiner un rayon plus grand que la trajectoire parcourue par les roues avant ;
- contrôler un survirage : la vitesse de lacet réelle devra être supérieure à la vitesse de lacet théorique. Le candidat doit provoquer un net décrochage des roues arrière par ripage sans avoir recours au frein à main. La perte d'adhérence du train arrière doit être clairement visible depuis le poste d'observation des 2 évaluateurs. Pour valider le passage, la trajectoire décrite par les roues arrière du véhicule devra dessiner un rayon plus grand que la trajectoire parcourue par les roues avant au moment le plus démonstratif du survirage. A ce même moment, l'angle indiqué au volant devra être plus ouvert (moins braqué), que lors de la demande initiale, à l'inscription dans le virage. Lorsque le véhicule aura atteint un angle de dérive important, juste avant la perte de contrôle, le candidat devra stabiliser le véhicule et reprendre l'axe de la piste sans louvoyer.

Le candidat qui effectue une sortie de piste est éliminé. Est considéré comme tel un véhicule ayant une ou plusieurs roues en dehors de la piste à un moment quelconque de son évolution.