

MODALITES ET CRITERES D'ÉVALUATION DES TESTS D'EXIGENCES PREALABLES A L'ENTREE EN FORMATION (TEP)

Quelle que soit l'option, les épreuves de ces tests 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 2 évaluateurs peuvent arrêter un candidat à tout moment au cours des tests.

«Option karting »

<u>Test 1</u>

Réalisation de 5 tours techniques :

Le test est réalisé sur un circuit constitué par une piste extérieure homologuée pour les karts catégorie B.

Le kart utilisé est un kart type 4 temps d'une cylindrée de 270 ou 390 cm³.

Les deux évaluateurs sont positionnés en bord de piste. Le chronométrage est réalisé par cellules optiques ou à l'aide de transpondeur.

Le candidat doit réaliser 5 tours techniques suivi d'un tour de décélération durant lesquels il doit démontrer sa capacité à enchaîner freinages efficaces, freinages en appui et trajectoires idéales.

<u>Test 2</u>

Réalisation de 3 tours chronométrés sur circuit :

Le circuit est constitué par une piste extérieure homologuée pour les karts de catégorie A.

Le kart utilisé est un kart type 2 temps d'une cylindrée de 125 cm³ sans vitesse.

En cas d'impossibilité constatée par les experts, pour un candidat de s'installer dans une position sécurisante permettant de viser la performance au commande d'un kart type 2 temps, le test est réalisé au volant d'un kart type 4 temps d'une cylindrée de 270 ou 390 cm³.

La position de pilotage est considérée comme sécurisante et permettant de viser la performance dès lors que les experts peuvent constater que les trois indicateurs ci-dessous sont mis en œuvre par le candidat installé au commande d'un kart type 2 temps :

- le bas du dos ainsi que les lombaires sont en contact avec le dossier du siège baquet ;
- le fessier est en appui complet sur l'assise du siège baquet ;
- les genoux ne limitent pas l'amplitude maximale possible pour le maniement du volant.

Les deux évaluateurs sont positionnés en bord de piste. Le chronométrage est réalisé par cellules optiques ou à l'aide de transpondeurs.

Après un temps de prise en main du kart pendant 5 tours minimum, le candidat effectue 1 tour de lancement avant d'effectuer 3 tours chronométrés et de terminer par 1 tour de décélération.

Le temps retenu pour chaque candidat correspond à la moyenne des temps effectués lors des 3 tours

chronométrés, auquel vient s'ajouter le tiers de l'écart, entre le tour le plus lent et le plus rapide.

Le candidat qui réalise un temps supérieur à 105 % du temps de base (1) sur un kart 4 temps, qui heurte plus de trois cônes de Lübeck matérialisant les limites de piste ou qui effectue une sortie de piste (2) est éliminé.

Le candidat qui lorsqu'il utilise un kart type 2 temps, effectue un temps supérieur à 103 % du temps de base (1) ou qui heurte plus de trois cônes de Lübeck matérialisant les limites de piste ou qui effectue une sortie de piste (2) est éliminé.

(1) Temps de base : Un temps de base par kart utilisé est préalablement réalisé à tour de rôle 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 à la moyenne des 3 temps effectués lors des 3 tours chronométrés, auquel vient s'ajouter le tiers de l'écart entre le tour le plus lent et le plus rapide. Le temps de base retenu pour chacun des karts sur le parcours chronométré, correspond à la moyenne des temps réalisés par chacun des 2 experts.

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

MODALITES ET CRITERES D'ÉVALUATION DES TESTS D'EXIGENCES PREALABLES A L'ENTREE EN FORMATION (TEP)

Quelle que soit l'option, les épreuves de ces tests 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 2 évaluateurs peuvent arrêter un candidat à tout moment au cours des tests.

« Option perfectionnement au pilotage »

<u>Test 1</u>

Le test est réalisé 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). Si vous ne disposez pas de l'équipement requis, il vous sera prêté.

A - 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 1^{er} 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 2^{ème} et 3^{ème} 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 4^{ème} et 5^{ème} tours, le candidat doit démontrer sa capacité à choisir les trajectoires les plus efficaces dans chacun des virages abordés.

Le 6^{ème} 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 surrégime ;
- 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 sur l'ensemble des 6 tours, le candidat devra 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.

B - 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 retenu pour chaque candidat correspond à la moyenne des temps effectués lors des 3 tours chronométrés, auquel vient s'ajouter le tiers de l'écart, entre le tour le plus lent et le plus rapide.

Le candidat qui réalise un temps supérieur à 105 % du temps de base (1), 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 à la moyenne des 3 temps effectués lors des 3 tours chronométrés, auquel vient s'ajouter le tiers de l'écart entre le tour le plus lent et le plus rapide. Le temps de base retenu pour chacun des véhicules sur le parcours chronométré, correspond à la moyenne des temps réalisés par chacun des 2 experts.

(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.

Test 2

Le test est réalisé sur un circuit automobile homologué par la Fédération française de sport automobile ou sur une aire d'évolution asphalte 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.

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, idéalement en tête à queue. 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 (2) est éliminé.

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