|  |
| --- |
| EPSA |
| Procédure des essais |
| [Sous-titre du document] |

|  |
| --- |
| nicolas gameiro  25/02/2019 |

**1) Organisation**

**Déroulement**

Après avoir rempli les formalités administratives pour rentrer sur l'anneau de comportement, le plus important est de vite décharger pour se mettre au travail. On se met à plusieurs et on décharge ce qu'il faut, on monte les tables, branche l'électricité pendant que certains s'attellent à installer les cônes.

Pour ne pas perdre de temps, je suis d'avis de commencer par réaliser un skid pad en cônes comme ça la voiture pourra tourner pendant que le circuit principal est en train d'être construit. On n'oublie pas de faire chauffer le moteur et de rouler un peu avant d'attaquer les choses sérieuses.

Pendant qu'un pilote roule, le suivant s'habille et est prêt à sauter dans la voiture. Le changement pilote est long, il ne faut pas changer toutes les 5 minutes. Il faut que le pilote sache ce qu'il doit faire à la base (combien de tours avant de revenir pointer au stand par exemple) pour éviter les malentendus (sachant en plus que le pilote entend pas grand chose avec le moteur +casque).

On peut laisser 2 minutes au pilote qui conduit la voiture pour la première fois de la journée pour faire quelques tours autour du circuit pour qu'il la reprenne en main mais au final on fait tous ce qu'on peut pour ne pas gaspiller le temps. Ca veut également dire faire conduire en priorité sur une épreuve les pilotes qui veulent piloter à la compétition sur cette épreuve.

**Runs**

Pour les runs à effectuer, il faut faire les épreuves du FS ! Ca entraîne les pilotes, ça teste la voiture en condition de course et ça permet d'avoir le ressenti pilote sur des réglages là où ça compte vraiment ! Ca va également crescendo vu que plus le pilote va être à l'aise, plus il va taper dans la voiture et sentir ce qu'il lui convient ou non au niveau réglages.

Un run qui n'est pas une épreuve du FS et qui est intéressant est de tourner en rond sur un diamètre constant plus grand que le skid pad de préférence et surtout sans cône. Il faut accélérer tout doucement et de plus en plus jusqu'à ce qu'un train décroche. Ca permet de caractériser le comportement sousvireur ou survireur de base de la voiture pour un set de réglage donné et c'est donc un bon moyen de contrôle des résultats d'un réglage.

Pour les runs de réglages, je laisse d'autres personnes s'exprimer mais je tiens à préciser qu'il est intéressant de remplir des fiches de réglages et des fiches de run qui permettent d'avoir des avis et ressentis pilote sur un set de réglage et qui peuvent orienter les changements de réglages suivants.

Par exemple, Dynamix est très souvireuse à la base donc elle a été rendue un peu plus survireuse en pincant plus à l'avant et en ouvrant plus à l'arrière notamment.

**Sécurité**

Que du bon sens !

- On garde toujours un oeil sur la voiture qui roule et si on est proche de la piste, on se met à un endroit hors trajectoire (sachant que la voiture peut sousvirer ou survirer)

- On s'arrange pour être vu par le pilote (avis aux ramasseurs de cônes) et on n'oublie pas qu'une fois la visière fermée, le pilote perd un bon paquet de points de QI et qu'il ne prend pas toujours les bonnes décisions

- Tous les pilotes doivent connaître la signification des indicateurs du tableau de bord et savoir quoi faire en cas d'indication de problèmes, par exemple s'arrêter tout de suite en cas de pression d'huile insuffisante ou de surchauffe moteur trop élevée.

- Dans la partie précédente, j'ai dit qu'il faut faire des runs de compet' mais c'est seulement si les pilotes ont déjà fait une prise en main à Bron et qu'ils ne découvrent pas la voiture.

- Les pilotes doivent regarder ce qui les entoure et guetter les gestes des coéquipiers

- Il est intéressant d'avoir prévu un code de signalisation gestuel pour signaler des choses au pilote. Par exemple un pouce levé pour signaler que tout va bien, des mouvements horizontaux répétés pour signaler qu'il faut continuer, un temps mort de basket pour faire revenir le pilote au stand, des bras croisés au dessus de la tête pour lui demander de s'arrêter sur place, des bras croisés au dessus de la tête avec agitation pour lui dire de se barrer de la voiture,...

**2) Responsabilités**

Voilà des exemples de responsabilités utiles pour les essais.

**Avant**

**- Responsable logistique :** Organise la logistique de la séance, contacte Volvo, transmet la liste des personnes présentes le mercredi avant la séance, loue le camion, s'assure que tout est prêt

**- Responsable essais :** Prévoit un plan d'essai, c'est-à-dire ce qui va être fait pendant la séance, quel run, quel pilote, pendant combien de temps. C'est un travail de planification qui permet de ne pas perdre son temps une fois sur place

**- Responsable matériel :** S'assure que tout le matériel nécessaire à la séance est chargé dans le camion. Voici le matériel pour la compet de Dynamix <http://epsabox.epsa-team.com/w/Fichier:Liste_mat%C3%A9riel_EPSA-Dynamix.xlsx>. Il faut prendre le principal en n'oubliant pas la partie essais (cônes, craies, mêtres)et en se rappelant bien qui s'il y a de grosses réparations à faire la séance se terminera et vous irez réparer à Bron (donc pas besoin de diqueuse, de grosses pièces de rechange,....)

**- Responsable véhicule :** S'assure que le véhicule est prêt à partir en essai, serrages OK (A vérifier avant la séance), réglages de base OK, véhicule fonctionnel, bonne cartographie,...

**- Responsable circuit :** Dessine le circuit d'autocross/endurance pour la séance (ou reprend un ancien circuit)

**Pendant**

**- Responsable logistique :** Interlocuteur principal des gardiens, a toujours son talkie walkie.

**- Responsable essais :** S'assure du bon déroulement de la séance, du respect du planning et du timing

**- Responsable matériel :** Trouve rapidement ce dont les autres ont besoin

**- Responsable véhicule :** S'assure que la voiture est toujours prête à partir dans les meilleurs conditions (choix et check des changements de réglages, vérification de l'intégrité des systèmes,...)

**- Responsable circuit :** S'assure de la bonne réalisation du circuit

**- Responsable(s) incendie :** Contrairement à ce que son titre indique, s'occupe bien d'ETEINDRE d'éventuels feux. A proximité de son fidèle extincteur Bernardo.

**- Responsable cartographie :** S'occupe d'analyser les données du DTA pendant les runs et de faire les ajustements nécessaires entre les runs

**- Chronométreur :** Dit au scribe les temps des runs en cours (temps au tour, temps total, temps par secteur si vous êtes chaud !)

**- Scribe :** Note les temps du chronométreur. Pas sûr que ce soit une bonne situation par contre. C:\Users\GAMEIR~1\AppData\Local\Temp\enhtmlclip\Image.gif

**- Signaleur :** Interlocteur principal des pilotes en piste, a un gilet jaune et est la personne référente que le pilote doit regarder pour savoir s'il doit rentrer au bercaille, continuer son run ou faire une démonstration d'egress impromptue

**- Ramasseur de cônes :** Ramasse les cônes tombés (ou trainés)

**Après**

**- Analyste :** Mets les résultats du scribe dans un excel et tire des conclusions (du style "C'EST QUI LE PAPA ???!!"). Exemple : <http://epsabox.epsa-team.com/w/Fichier:Essais_valbonne_Dynamix_6-03-2015.xlsx>