

Préparateur et développeur de véhicules de compétition auto ou moto **EN APPRENTISSAGE**



CERTIFICATION

Certificateur : L'École de la Performance

Référence au répertoire national des certifications : RNCP34401 – niveau 5

Code NSF 252, enregistré au RNCP/arrêté publié au JO du 24/10/2006, renouvelé le 27/01/2020 pour une durée de cinq (5) ans, par le Ministère du Travail, de l'Emploi et de la Santé, Apprentissage et Formation Professionnelle – code CPF 328391

FORMATION

Durée : 1600 h sur 11 mois

Rythme : présentiel

840 heures en centre 760 heures en entreprise

Coût : Gratuit pour l'apprenti

Date de la session à venir : 14/10/2024 au 19/09/2025

Nbre mini/maxi de places : auto : 20/32 moto : 8/16

Objectifs de la formation :

- Être capable d'adapter le châssis du véhicule en fonction de son utilisation du véhicule.
- Être capable de régler le moteur en fonction de son utilisation et des contraintes exigées.
- Être capable de développer un châssis de véhicule de compétition en appliquant les procédures adaptées.
- Être capable d'exploiter, d'entretenir et d'assurer le suivi des véhicules de compétition
- Être capable de développer le moteur d'un véhicule de compétition en appliquant une phase d'étude, d'essais et de choix d'évolutions techniques ou technologiques permettant d'en augmenter les performances.

Compétences attestées :

Le titulaire de la certification est capable de :

- Lire et interpréter les principaux points de la réglementation sportive qui cadrera le niveau de préparation à effectuer sur le véhicule.
Évaluer et planifier ses interventions dans un environnement de travail dédié à l'efficacité opératoire, la sécurité et la qualité du travail rendu, conformément à la réglementation.
- Réaliser les différentes tâches de la préparation du véhicule et de ses sous-ensembles (châssis, trains, suspensions, moteur, boîte et transmissions, freinage, équipements électriques...).
- Connaître et maîtriser les bases de la mécanique générale, des techniques d'assemblages et celles plus spécifiques à la mécanique automobile et motorcycle.

- Créer, suivre et appliquer un mode opératoire permettant de mesurer les points de référence du châssis et de ses sous-ensembles dont la motorisation (métrologie).
- Démonter, contrôler et remonter en utilisant les outils dédiés et spécifiques à chaque opération.
- Rendre compte sur documents dédiés, des avancées de son travail et des résultats de ses contrôles et mesures.
- Fournir, tout au long du processus de préparation, menant à la livraison du véhicule, une qualité de travail élevée garantissant à l'exploitant (pilote, team [équipe]) les meilleures performances de base, et ce, dans la conformité de la réglementation sportive.
- Prendre en compte le calendrier du programme sportif ou championnat pour lequel le véhicule est dédié, ses particularités réglementaires, temporelles, géographiques et s'organiser en conséquence.
- Estimer le matériel dédié à l'exploitation, pour chaque déplacement, d'organiser, planifier et en effectuer le chargement sécurisé dans les véhicules de transport.
- Installer la structure ou espace dédié au team sur l'évènement.
- Prendre en compte la chronologie des étapes de l'évènement imposée par l'organisateur et d'organiser ses missions en conséquence et/ou de se référer à l'organisation mise en place par le directeur technique ou le team manager.
- Préparer le véhicule pour les roulages, le régler, effectuer les contrôles, la mise en route, suivant les directives de l'ingénieur et les exigences du ou des pilotes.
- Evoluer au sein d'une équipe, de gérer, tenir, assumer, la ou les missions qui lui sont assignées.
- Intervenir sur le bon déroulement technique de l'évènement sportif pendant la totalité de sa durée et quel qu'en soient les évènements programmés ou accidentels.
- Préparer, participer efficacement et assurer la sécurité pour les changements de pilote, de roues et ravitaillements (pit stop) ainsi qu'assurer le chronométrage.
- Lire, comprendre et s'exprimer en anglais dans le contexte de la compétition automobile.
- Prendre en compte le programme des essais, voire de le définir en corrélation avec sa hiérarchie et les pilotes.
- Définir le matériel de mesures embarquées (DATA), en équiper le véhicule et l'exploiter (logiciels) suivant le programme d'essais et les objectifs d'amélioration de performances visés.
- Lire et synthétiser les mesures obtenues, les analyser et de proposer des choix de configurations techniques, réglages, modifications d'équipement en vue d'amélioration de performances.
- Tester sur banc de suspension les amortisseurs, en déduire anomalies et performances, choisir les meilleures lois d'amortissement et modifier les amortisseurs en fonction de celles-ci.
- Relever et archiver les configurations du véhicule optimisé sur des documents dédiés.
- Définir le cahier des charges du moteur à développer, en déduire des choix de configurations d'assemblage de composants, d'usinages et de préparation.

Mécanique automobile [code rome I1604] et motorcycle [code rome I1607]

- Développer et mettre au point un moteur sur banc de puissance en agissant sur les paramètres tels que la programmation de la gestion électronique, injection, allumage phasage de la distribution et gestion de la suralimentation.
- Ajuster les paramètres de la gestion moteur suivant les désirs du pilote, les conditions de roulage et les stratégies définies par l'ingénieur d'exploitation, au cours d'essais du véhicule, sur circuit.

Conditions d'accès :

Candidat majeur de moins de 29 ans* avec bac/bac pro et permis de conduire valide,
* *Certains publics de plus de 29 ans peuvent entrer en apprentissage. Veuillez contacter le CFA de l'École de la Performance*

Niveau d'études minimum conseillé :

- Bac pro mécanique en alternance
- Bac+2 en alternance (MV, MCI, Motorisation toutes énergies, ...)

Prérequis techniques :

Connaître les principales technologies associées aux automobiles ou motos, Savoir se servir des outils adaptés à la pratique de la mécanique sur les autos ou motos.

Avoir une parfaite connaissance des bases de :

- la physique : notion d'aires, volumes, unités ...
- les mathématiques : trigonométrie, pourcentages, résolutions d'équations simples, projection des vecteurs ...
- la mécanique : notions de force, de mouvement, logique mécanique ...

Expérience en mécanique automobile ou motorcycle en garage ou concession

Modalités d'inscription :

Sélection sur dossier : document téléchargeable sur notre site ou sur demande en nous contactant sur contact@ecoleperformance.com. Des exercices préparatoires sont joints à ce dossier, afin de préparer le candidat aux tests de la journée de sélection.

Des frais administratifs pour le passage des tests sont à prévoir *[ils seront remboursés dès la signature d'un contrat d'apprentissage]*

Positionnement :

À la suite des tests écrits, sont mis en corrélation, le niveau d'études, l'expérience professionnelle et les projets personnels réalisés, afin de déterminer quelles compétences sont transférables au projet professionnel envisagé.

A l'issue de cette journée, le candidat est informé de l'admissibilité de son dossier ou pas.

Modalités d'accueil de personnes en situation de handicap :

Afin d'accueillir les personnes en situation de handicap dans les meilleures conditions, nous étudions toutes les demandes au cas par cas.

Si vous souhaitez des informations à ce sujet, n'hésitez pas à contacter Sandrine Cuche au 05 62 08 88 83 ou s.cuche@ecoleperformance.com

Délais d'accès :

Réponse sous 2 jours après étude du dossier de candidature. Les dossiers peuvent être déposés entre 12 mois et 2 mois avant l'entrée en formation.

Mécanique automobile [code rome I1604] et motorcycle [code rome I1607]

Tarif :

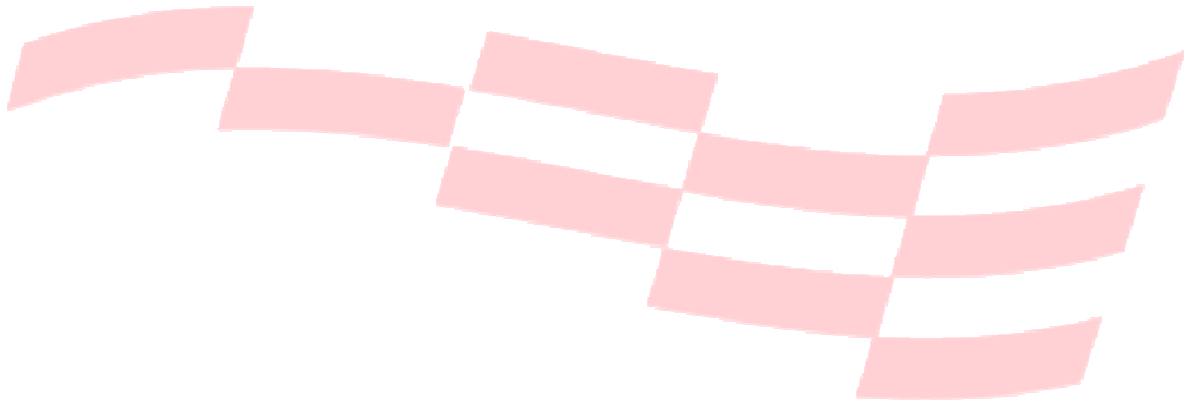
Les coûts de la formation sont gratuits pour l'apprenti. Le coût pédagogique est éligible à une prise en charge par l'OPCO de l'entreprise employeur.

Lieu de formation :

L'École de la Performance, 70 Avenue Claude Fior, Route d'Auch, 32110 NOGARO

Public :

Salarié issu de la mécanique auto/moto, technicien de la compétition, préparateur moteur, demandeur d'emploi, bachelier, toute personne désirant travailler et évoluer au sein d'un team de compétition.



Programme et objectifs par bloc :

1/ Préparation des châssis de véhicules de compétition

(auto : 179.8h- moto : 135h)

Lors de la phase de préparation d'un véhicule de compétition, le technicien titulaire de la certification travaille à préparer celui-ci dans la meilleure configuration technique possible, dans le cadre et respect de la réglementation sportive. La préparation globale d'un véhicule se répartit sur deux axes majeurs ;

- A) La préparation du châssis et ses composants
- B) La préparation du moteur et son environnement.

Les compétences exigées de la part du titulaire, pour la préparation d'un véhicule de compétition, automobile, moto ou autres, sont nombreuses et touchent un large spectre de connaissances et savoirs faire.

A) Préparation des CHÂSSIS de véhicules de compétition (automobile, moto ou autres)

Le ou la titulaire est capable de :

- Anticiper, hiérarchiser le travail à réaliser.
- Constater ou vérifier l'état d'un véhicule.
- Créer, utiliser une fiche de gestion véhicule
- Organiser l'espace de travail et mettre en place une procédure.
- Réaliser des croquis et plans de pièces, accessoires, supports, outils et équipements spécifiques selon critères du cahier des charges.
- Tracer, découper, percer, usiner, ajuster, assembler par boulonnage, riveter et souder.
- Respecter les procédures spécifiques à chaque outil (machines d'usinage, poste à souder, meuleuse...).
- Anticiper et respecter les consignes de sécurité liées aux opérations de manipulation et maintenance du véhicule et de ses composants.
- Préparer et mettre en place une "dalle" de mesures de configuration véhicule.
- Créer et/ou utiliser une fiche de "set down".
- Relever les différentes mesures de set down (trains roulants, aérodynamique, poids, éléments de carrosserie...).
- Comprendre et interpréter le vocabulaire de la réglementation technique et sportive.
- Identifier les degrés de liberté autorisés et en déduire les axes de développement.
- Organiser, répartir les tâches, suivre la procédure, être attentif dans les tâches dévolues sur la durée
- Suivre les procédures de démontage.
- Démontez, monter, désassembler, assembler des éléments d'un véhicule.
- Utiliser des produits d'assemblage appropriés (colles, pâtes, graisses...).
- Sécuriser un assemblage par la technique de fil à freiner.
- Régler et utiliser correctement une clé dynamométrique.
- Assembler des éléments à l'aide de rivets.
- Réparer ou préparer des assemblages vissés à l'aide d'inserts filetés (Helicoil etc.).
- Démontez et monter un pneumatique sur jante.
- Utiliser des extracteurs ou arraches.
- Utiliser des outils pneumatiques.
- Changer un roulement.
- Extraire une vis à tête endommagée.
- Monter, assurer l'étanchéité et purger un système hydraulique ou pneumatique (circuit de freins, embrayage, boîte de vitesses, DRS...).
- Démontez, préparer et remonter les éléments d'usure d'un système de freins (disques et plaquettes).
- Démontez, analyser, régler et remonter un système de transmission et/ou ses éléments (embrayage, boîte de vitesses, pont différentiel, arbres de transmission...).
- Vidanger un moteur, changer le filtre à huile et faire le plein et niveau d'huile en suivant les procédures de sécurité et respect de l'environnement.
- Changer une courroie d'alternateur : démontage, remontage et tension suivant le type et utilisation.
- Équilibrer une roue manuellement (roue avant de moto).
- Sélectionner et appliquer des méthodes et produits de nettoyage selon les matières et/ou pièces à nettoyer.
- Identifier les points de référence et mesure du châssis et sous-ensembles du véhicule.
- Utiliser les documents techniques et tolérances "constructeur".
- Utiliser les outils de métrologie.
- Établir un bilan de mesures.
- Identifier la réglementation applicable. Dresser la liste des composants spécifiques à l'utilisation compétition d'un véhicule de série

Mécanique automobile [code rome I1604] et motorcycle [code rome I1607]

- Identifier les besoins techniques d'un véhicule et particulièrement les pièces nécessaires à son entretien, remontage et développement.
- Contrôler la conformité d'un ensemble de produits par rapport à une commande passée.
- Préparer un châssis et sous-ensembles afin d'en permettre l'envoi en peinture.
- Réparer des éléments en fibre (carbone, kevlar, verre...) en conservant ou améliorant leurs caractéristiques techniques.
- Identifier, organiser, mesurer et appliquer les éléments de stickage selon le cahier des charges visuels du véhicule.
- Identifier les besoins techniques, faire et/ou lire un schéma électrique de faisceau.
- Réaliser, installer et tester un faisceau.
- Fabriquer un « siège pilote » sur mesure.
- Régler et/ou modifier les commandes pilote pour les adapter à sa morphologie.
- Effectuer les niveaux et purges des lubrifiants, liquides de refroidissement, carburants...
- Mettre en route le véhicule en respectant les procédures de démarrage et de sécurité.
- Anticiper et organiser la procédure de réglage en fonction des caractéristiques du véhicule.
- Préparer et mettre en place une "dalle".
- Sélectionner les outils spécifiques de mesure et réglage.
- Effectuer le réglage du véhicule selon la fiche de Set-Up

2/ Préparation des moteurs de véhicules de compétition

(auto : 156.3h- moto : 148.6h)

Lors de la phase de préparation d'un véhicule de compétition, le technicien titulaire de la certification travaille à préparer celui-ci dans la meilleure configuration technique possible, dans le cadre et respect de la réglementation sportive. La préparation globale d'un véhicule se répartit sur deux axes majeurs ;

A) La préparation du châssis et ses composants

B) La préparation du moteur et son environnement.

Les compétences exigées de la part du titulaire, pour la préparation d'un véhicule de compétition, automobile, moto ou autres, sont nombreuses et touchent un large spectre de connaissances et savoirs faire.

B) Préparation des MOTEURS dédiés aux véhicules de compétition automobile et/ou moto

Le ou la titulaire est capable de :

- Créer, utiliser une fiche de réception, d'identification et suivi du travail à effectuer sur moteur.
- Comprendre et interpréter le vocabulaire de la réglementation technique et sportive.
- Identifier les degrés de libertés autorisés et en déduire les axes de développement.
- Anticiper, planifier, organiser, hiérarchiser les interventions et appliquer les procédures.
- Organiser l'espace de travail et rangement des composants.
- Réaliser des croquis et plans de pièces, accessoires, supports, outils et équipements spécifiques selon critères du cahier des charges. Tracer, découper, percer, usiner, ajuster, assembler par boulonnage, riveter et souder.
- Relever les diagrammes de distribution, jeux aux soupapes, lois de levées et mesure du rapport volumétrique du moteur dans sa configuration initiale.
- Utiliser les outils dédiés au démontage d'un moteur (à créer si nécessaire).
- Appliquer ou créer une procédure de démontage.
- Identifier les points de mesure et contrôle.
- Créer un dossier de métrologie.
- Utiliser les outils de mesure pour contrôler les éléments constitutifs : La culasse & distribution, le bloc cylindre, l'équipage mobile.
- Rédiger un bilan de mesures.
- Remonter le bas moteur.
- Définir les valeurs idéales de « squish » et de rapport volumétrique.
- Remonter la culasse sur le bloc, en respectant la procédure de serrage, remonter les éléments de la distribution et caler les arbres à cames suivant les directives.
- Monter les systèmes d'admission, d'échappements, refroidissement, alimentation et autres périphériques.

3/ Exploitation, maintenance et suivi de véhicules de compétition

(auto : 217h- moto : 263.8h)

Lors de la phase d'exploitation d'un véhicule de compétition, le technicien titulaire travaille, réalise, la somme des actions qui permettent l'utilisation (l'exploitation) de ce véhicule au cours d'un ou plusieurs événements sportifs (essais, course, démonstration et autres) et ce, sur la durée d'un championnat quel qu'il soit (Sprint, Endurance, asphalte ou tout terrain).

La maintenance et le suivi sont des composantes de l'exploitation du véhicule et s'effectuent par la programmation d'interventions préventives et correctives.

Au cours de la phase d'exploitation, le technicien participe aussi activement à la logistique de l'équipe (chargement du matériel et véhicules, transport, déchargement et installation des stands).

Les compétences exigées de la part du titulaire, pour l'exploitation d'un véhicule de compétition, automobile, moto ou autres, sont nombreuses et touchent un large spectre de connaissances et savoirs faire.

C) Exploitation, maintenance et suivi de véhicules de compétition sur la durée d'un championnat automobile, motocycliste ou autres.

Le ou la titulaire est capable de :

- Utiliser et analyser les programmes afin de planifier l'activité de l'équipe.
- Comprendre chaque article d'un règlement sportif.
- Interpréter et appliquer un règlement.
- Repérer géographiquement les lieux de déroulement des événements et organiser son agenda en conséquence.
- Estimer le matériel nécessaire à l'exploitation du véhicule sur un événement déterminé.
- Rédiger les listes de matériel à transporter.
- Organiser et planifier le chargement du ou des véhicule(s) de transport.
- Créer des aménagements et rangements sur mesure.
- Sangler et sécuriser le ou les véhicules ainsi que le matériel transporté.
- Organiser et installer différentes zones de travail adaptées aux besoins et limites de l'espace disponible.
- Réaliser et installer un réseau électrique et d'air comprimé dans l'espace de travail.
- S'informer du programme et de la localisation des partenaires et/ou fournisseurs au circuit.
- Prendre contact et communiquer avec les partenaires et/ou fournisseurs.
- Préparation du véhicule et de sa documentation pour son passage aux vérifications techniques et administratives.
- Effectuer le réglage du véhicule selon la fiche de Set-Up
- Effectuer les niveaux et purges des lubrifiants, liquides de refroidissement, carburants...
- Organiser et positionner les éléments nécessaires au fonctionnement du système d'acquisition de données et/ou télémétrie et/ou chronométrage.
- Mettre en route le véhicule en respectant les procédures de démarrage et de sécurité.
- Anticiper, organiser et utiliser les dispositifs de préchauffage des pneumatiques si disponibles et autorisés.
- S'informer du programme de séance / course décidé par l'ingénieur.
- Se munir de l'équipement individuel de communication radio et vérifier sa connectivité avec l'équipe.
- Verrouiller et ajuster les sangles du harnais de sécurité du pilote (auto).
- Anticiper, organiser, diriger et contrôler le départ du véhicule en piste.
- Utiliser un chronomètre, panneauter et inscrire les temps au tour sur le document correspondant.
- Contrôler et ajuster la pression d'un pneumatique.
- Mesurer les températures d'un pneumatique à l'aide d'un pyromètre.
- Contrôler les jeux des éléments principaux des trains-roulant / direction.
- Ravitailler le véhicule en carburant.
- Nettoyer le parebrise
- Préparer, régler et vérifier le matériel « pit-stop ».
- Mettre en place le matériel « pit-stop » dans le pit lane.
- Ravitailler le véhicule en carburant.
- Changer les roues en mode « pit-stop ».
- Mesurer et calculer les valeurs relatives à la consommation en carburant.
- Se connecter et décharger les informations numériques enregistrées afin de pouvoir les analyser.
- Démontet et remonter entièrement le véhicule et de ses composants suivant la procédure. (A.8).
- Effectuer les travaux de révision sous contraintes temporelles réduites.
- Réagir à bon escient face à une situation imprévue.
- Anticiper, planifier et exécuter les tâches dédiées à la gestion de l'après-course.
- Contrôler, réparer, nettoyer et ranger le matériel.
- Créer et/ou utiliser une fiche de bilan de suivi véhicule incluant les pièces et consommables.

Mécanique automobile [code rome I1604] et motorcycle [code rome I1607]

- Gérer le stock de pièces et consommables en tenant compte des consommations réelles et du prévisible des événements à venir.
- Constaté les aspects positifs et négatifs du travail effectué lors d'une épreuve.
- Synthétiser les points critiques à améliorer.
- Suggérer des améliorations et accepter les critiques et/ou défaillances.
- Connaître les principes fondamentaux de lutte contre le feu.
- Choisir et manipuler un extincteur.
- Protéger, alerter et secourir en cas d'accident.
- Comprendre une langue étrangère (Anglais oral et écrit).
- S'exprimer oralement en anglais.
- Écrire un document en anglais.
- Connaître le vocabulaire spécifique à la compétition automobile.

4/ Développement des châssis, sous-ensembles et accessoires dédiés au châssis et à la liaison-sol, des véhicules de compétition

(auto : 123.5h- moto : 125.3h)

Le développement d'un véhicule de compétition est une phase d'étude, d'essais et de choix d'évolutions techniques ou technologiques permettant d'en augmenter les performances.

Comme pour la phase de préparation, le développement d'un véhicule s'opère sur deux axes majeurs;

D) Le développement du châssis et ses composants

E) Le développement du moteur et son environnement.

Au cours du développement, le technicien titulaire doit parfois concevoir l'inexistant en matière d'outillage, d'accessoires, systèmes et organes d'un véhicule. Lorsqu'il est employé au sein de structures sportives modeste (équipe de petite taille humaine, championnats marginaux, la majorité des écuries moto en championnats nationaux, . . .), les missions et responsabilités du technicien peuvent être proches de celles, normalement confiées à l'ingénieur

D) Développement des CHASSIS, sous-ensembles et accessoires dédiés au châssis et à la liaison-sol.

Le ou la titulaire est capable de :

- Définir les caractéristiques (raideur) des ressorts à monter par le calcul et la référence d'une fréquence propre, appropriée au type de championnat et au véhicule
- Définir par la méthode des mesures statiques, les caractéristiques (raideurs) appropriées au championnat et véhicule, des ressorts à monter.
- Modifier un ressort de manière à obtenir la raideur ciblée.
- Utiliser un banc dynamométrique dédié à la caractérisation des amortisseurs en respectant les consignes de sécurité
- Caractériser un amortisseur.
- Extraire des valeurs et courbes, résultantes des tests.
- Détecter à la lecture des résultats, des défauts de fonctionnement, ou de performance.
- Analyser les résultats et en déduire si les lois d'amortissement sont conformes à l'exploitation du véhicule.
- Choisir, définir un profil de loi d'amortissement appropriée à un usage (championnat) spécifique.
- Modifier les settings de clapets et pistons de l'amortisseur afin d'obtenir le profil de loi désiré. Valider la nouvelle configuration au banc.
- Appliquer les choix techniques et stratégiques décidés par le supérieur hiérarchique.
- Anticiper et organiser son travail en fonction des scénarios d'essais et objectifs fixés par la hiérarchie.
- Cibler les objectifs de la phase d'essais en se basant sur les savoirs acquis, l'expérience et les fondamentaux de la physique appliquée et cours de dynamique du véhicule.
- Définir et argumenter un programme d'essais avec le ou les décideurs de l'équipe (Team Manager, pilote, collaborateurs techniques...).
- Identifier les paramètres à mesurer et y déterminer, les seuils de valeurs révélateurs des effets générés par les différentes configurations d'essais.
- Synthétiser l'ensemble des facteurs déterminants et en tirer le meilleur compromis afin de mettre en place une ou plusieurs procédures d'essais.
- Choisir l'équipement de mesure le plus adapté aux objectifs de l'essai et aux ressources disponibles.
- Définir l'équipement, son montage et l'échantillonnage correspondante (procédures spécifiques à mettre en place).
- Installer le matériel de mesure (capteurs, boîtiers d'acquisition, faisceaux, « flash-card », caméra(s)...) sur et/ou dans le véhicule selon la définition technique établie.
- Concevoir et construire les éléments nécessaires pour l'implantation des capteurs, boîtiers « data », caméras ou autres accessoires.
- Concevoir et réaliser un faisceau électronique spécifique à l'acquisition de données ou en interaction avec le faisceau principal du véhicule.

Mécanique automobile [code rome I1604] et motorcycle [code rome I1607]

- Intégrer les contraintes physiques liées à une utilisation compétition dans la conception, réalisation et installation des différents éléments.
- Calibrer et vérifier le fonctionnement du système et la validité des mesures.
- Déduire et choisir les meilleurs compromis techniques en fonction d'objectifs de performance, rendement, durabilité et/ou manœuvrabilité...etc.
- Rédiger des documents techniques résumant les configurations choisies (« set-up ») et/ou procédures conclues.
- Se connecter et télécharger les informations numériques enregistrées afin de pouvoir les analyser.
- Appliquer les procédures permettant d'extraire les données enregistrées, vérifier leurs validités et les sauvegarder dans des fichiers dédiés.
- Maîtriser l'outil informatique spécifique au véhicule (dispositif et logiciel d'exploitation).
- Référencer, digitaliser, codifier et archiver les informations techniques d'un roulage (documents de suivi piste, « set-up », acquisitions de données, vidéos, enregistrements radio, analyses chronométrage, enregistrements conditions météorologiques...).
- Relever les différentes mesures de set down (trains roulants, aérodynamique, poids, éléments de carrosserie...).

5/ Développement des moteurs dédiés aux véhicules de compétition (auto : 138.4h- moto : 142.3h)

Le développement d'un véhicule de compétition est une phase d'étude, d'essais et de choix d'évolutions techniques ou technologiques permettant d'en augmenter les performances.

Comme pour la phase de préparation, le développement d'un véhicule s'opère sur deux axes majeurs;

D) Le développement du châssis et ses composants

E) Le développement du moteur et son environnement.

Au cours du développement, le technicien titulaire doit parfois concevoir l'inexistant en matière d'outillage, d'accessoires, systèmes et organes d'un véhicule. Lorsqu'il est employé au sein de structures sportives modeste (équipe de petite taille humaine, championnats marginaux, la majorité des écuries moto en championnats nationaux, . . .), les missions et responsabilités du technicien peuvent être proches de celles, normalement confiées à l'ingénieur.

E) Développement des MOTEURS dédiés aux véhicules de compétition (automobile, moto ou autres).

Le ou la titulaire est capable de :

- Identifier les degrés de libertés autorisés et en déduire les axes de développement.
- Identifier dans la réglementation technique du championnat, les degrés de libertés autorisés et en déduire les axes de développement.
- Réaliser une pré-étude de développement permettant de définir les travaux à réaliser et les pièces et équipements requis Estimer un budget prévisionnel à soumettre au client.
- Réaliser une étude de développement de la culasse.
- Dimensionner des conduits, soupapes et levées de soupapes.
- Réaliser les croquis ou plans cotés des conduits.
- Déposer les guides et sièges de soupapes. Réaliser les outils dédiés à la dépose.
- Faire la métrologie des logements de guides et sièges
- Usiner les conduits suivant les plans (ou préparer la culasse pour l'envoyer chez un sous-traitant équipé du matériel dédié à l'usinage des conduits
- Usiner, ajuster des guides et sièges de remplacement.
- Définir les côtes de serrage.
- Réaliser les outils de pose.
- Poser, mettre en place les guides et sièges de remplacement.
- Usiner, finir les guides aux diamètres nominaux des queues de soupape
- Usiner, rectifier les sièges de soupape et vérifier les étanchéités soupape/portée
- Utiliser une soufflerie de culasse ou banc de mesures de perméabilité.
- Préparer, organiser la procédure d'essais des différents tests.
- Réaliser les tests sur soufflerie, identifier les causes de pertes d'écoulements et améliorer le dessin des conduits, si nécessaire.
- Porter les résultats sur un document dédié.
- Tester différentes configurations de systèmes d'admission, cornets, filtres, collecteurs, boîtiers papillon, . . .
- Rédiger une synthèse des essais et un tableau des résultats obtenus.
- Définir les critères de choix d'arbres à cames par rapport au cahier des charges, étude de perméabilité et championnat. Choisir / catalogue fournisseur.
- Contrôler la compatibilité des composants de la distribution avec les choix et calages des arbres à cames.

Mécanique automobile [code rome I1604] et motorcycle [code rome I1607]

- Déterminer les critères de fiabilité des composants.
- Contrôler la hauteur du squish existant et en définir la côte d'usinage du bloc moteur ou des pistons / critères d'optimisation ou réglementaires.
- Mesurer les volumes culasse et chambre de combustion afin d'en définir le rapport volumétrique existant.
- Définir le volume de la chambre de combustion déterminant le rapport volumétrique choisi ou réglementaire.
- En déduire la côte de rectification du plan de joint de culasse.
- Remonter les éléments de la culasse et de la distribution.
- Remonter la culasse sur le bloc moteur.
- Caler les arbres à cames suivant les valeurs de gardes prédéfinies et les différents essais à effectuer sur le banc de puissance.
- En définir les valeurs de levées au PMH pour chaque calage.
- Désassembler le vilebrequin afin de changer l'ensemble bielle-maneton. Contrôler les éléments.
- Assembler le vilebrequin et aligner les portées ou paliers.
- Contrôler les « faux-ronds ».
- Contrôler, par rapport à un coefficient d'équilibrage donné, l'équilibrage de l'équipage mobile par la méthode statique.
- Définir, choisir, le coefficient d'équilibrage, et équilibrer statiquement l'équipage mobile en fonction du coefficient.
- Déterminer, calculer, les caractéristiques nécessaires à un turbo adaptable permettant d'obtenir un fonctionnement fiable dans les critères de performances désirés.
- Choisir le type et modèle de turbo catalogue fournisseur.
- Choisir l'équipement (Gestion électronique) adapté au cahier des charges et à l'objectif de performances
- Relever le schéma d'implantation du système d'injection, afin de réaliser un faisceau moteur dédié au système programmable.
- Réaliser le faisceau moteur, le contrôler et l'implanter dans/sur le véhicule.
- Calculer et définir les débits d'injecteurs nécessaires pour atteindre l'objectif de performances.
- Utiliser un logiciel de gestion moteur programmable.
- Créer une « map » de mise en route pour démarrer le moteur.
- Programmer la gestion électronique d'un moteur atmosphérique ou suralimenté.
- Rechercher les meilleures performances en termes de couple et puissance / objectifs.
- Piloter un banc de puissance.
- Identifier et lire les courbes et données acquise par le logiciel de surveillance moteur.
- Déceler une anomalie de mesure ou de fonctionnement pendant le passage au banc.
- Analyser et ajuster les paramètres en fonction de facteurs extérieurs évolutifs, souhaits du pilote, systèmes d'aide au pilotage et niveau de performances sur piste.

Accompagnement personnalisé et examens

(auto : 25h- moto : 25h)

Intervenants :

COUYOTOPOULO Thomas	Gestion d'une équipe en compétition
PANTAINÉ Guillaume	Logiciels conception, mécanique théorique, maths, physique
GARCIA Guy/ DELOGE Vatea	Amortisseur Auto/Moto + châssis moto + moteur moto
HASLIN Jérôme	Pneumatiques
MONATH François	Fondamentaux de la dynamique Auto, transmission
DIRE Guillaume	Formations motorisation
THOMAS Sébastien	Formation châssis auto
FORNEROD Thierry	Préparation des culasses, Equilibrage des moteurs
TISSOT Jean-François	Mot 4t remplissage, acoustique et suralimentation
BELGUENDOUZ Yacine	Turbo et suralimentation
MALARA Jérôme	Dynamique moto
BOESCHLIN Fanck / COUSTHAM Alexandre	Module moteur
COIGNARD Jules	Initiation aux matériaux composites
MIEUSSET Dorian	Acquisition de données moto + faisceaux moto

Mécanique automobile [code rome I1604] et motorcycle [code rome I1607]

Moyens pédagogiques :

Les cours théoriques seront dispensés en présentiel dans une salle dédiée.
Un support de cours est fourni pour chaque module
Les cours pratiques se déroulent dans un atelier.

Équipement fourni :

- Une combinaison pour l'atelier
- Une tenue pour les cours théorique

Modalités d'évaluation au cours de l'année :

Tests de connaissances théoriques (contrôle continu sur la période en CFA).
Évaluations faites au cours de mises en situations professionnelles réelles ou reconstituées : travaux pratiques en centre de formation.
Rédaction individuelle de plusieurs dossiers d'activités dédiés aux modules de formation pratiques principaux.
Epreuve sportive sur circuit nommée Challenge, organisée par le centre de formation dans l'esprit d'une répétition générale avant la période en entreprise.
Durant la période en entreprise, nous sollicitons la structure par l'envoi de 2 appréciations et d'une évaluation. L'apprenti doit préparer un rapport final de la période en entreprise ainsi qu'un dossier de présentation d'un projet tutoré. Le rapport de période en entreprise et le projet tutoré seront présentés devant un jury nommé par L'École de la Performance.

Sanction finale :

Examen pour le passage de la certification professionnelle :

- Épreuves écrites moteur et châssis,
- Épreuves pratique moteur et châssis,
- Soutenance devant un jury.

<https://www.francecompetences.fr/recherche/rncp/34401>

Les blocs de compétences ne sont pas dissociables. La validation de tous les blocs de compétences est nécessaire pour l'obtention de la certification.

Suite de parcours :

La formation n'offre pas de passerelle avec d'autres certifications ou diplômes existants.

La formation offre un bon taux d'insertion professionnelle. Les principaux secteurs d'activité visés sont :

- La compétition automobile
- La compétition motorcycle
- Les sports mécaniques en général
- La construction, le développement, la préparation de véhicules de compétition ou de loisirs
- Les équipementiers et sous-traitants de la compétition automobile et moto

Taux d'insertion :

STATISTIQUES
PREPARATEUR ET DEVELOPPEUR DE VEHICULES DE
COMPETITION AUTO -MOTO
FORMATION PAR APPRENTISSAGE
SUIVI PENDANT ET APRES LA FORMATION

SESSION	Apprentis entrés en formation	Taux d'interruption en cours de formation	Taux d'obtention de la certification	Taux d'insertion professionnelle à 6 mois	Taux de poursuite d'études	* Valeur ajoutée de l'établissement
2021 -2022	1	0.00 %	0.00 %	100 %	0.00 %	16%
2022-2023	13	0.00 %	72.73 %	100 %	0.00 %	16%

Vous pouvez retrouver l'intégralité de ses statistiques sur le site <https://www.inserjeunes.education.gouv.fr/diffusion/accueil>

*La valeur ajoutée de l'établissement est la différence entre le taux d'insertion à 6 mois moins le taux d'insertion visé au RNCP



Mécanique automobile [code rome I1604] et motocycle [code rome I1607]

ORGANISME DE FORMATION PROFESSIONNELLE - SIRET 501403232 000 17 – APE 8559A
Déclaration d'activité enregistrée sous le numéro 73 32 00362 32 auprès du Préfet de Région Occitanie - ce numéro ne vaut pas agrément de l'État

