

Préparateur et développeur de véhicules de compétition auto ou moto

Formation professionnelle



Référence au répertoire national des certifications : *RNCP34401 – niveau 5*

Durée : 1600 h sur 11 mois
840 heures en centre
760 heures en entreprise

Coût : 12850€ net

Rythme : présentiel

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.

Conditions d'accès :

Candidat majeur avec bac/bac pro a minima et permis de conduire valide.

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 motocycles,
Savoir se servir des outils adaptés à la pratique de la mécanique sur les autos ou motos,

Avoir une parfaite connaissance des bases de :

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

- 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.

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.

Tarif :

Le coût de la formation pour les heures pédagogiques est de 12'850€

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.

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

- Établir un bilan de mesures.
- Identifier la réglementation applicable. Dresser la liste des composants spécifiques à l'utilisation compétition d'un véhicule de série
- 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.
- Démonter 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.

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

- Contrôler, réparer, nettoyer et ranger le matériel.
- Créer et/ou utiliser une fiche de bilan de suivi véhicule incluant les pièces et consommables.
- 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.
- Connaitre 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.
- Connaitre 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).

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

- 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.
- 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.
- Maitriser 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.

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

- 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.
- 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 Vatéa | Amortisseur Auto/Moto + châssis moto + moteur moto |
| HASLIN Jérôme | Pneumatiques |
| HILORST René | Aérodynamique auto |
| 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 |

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 centre de formation).

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. Le stagiaire 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>

Taux d'insertion :

STATISTIQUES
PREPARATEUR ET DEVELOPPEUR DE VEHICULES DE
COMPETITION AUTO et MOTO
APPRENANTS
SUIVI PENDANT ET APRES LA FORMATION

| SESSION | Apprenants entrés en formation | Abandon période probatoire | Abandon avant le stage | Abandon durant le stage | Taux de réussite sur les Apprenants présentés | Taux d'emploi à 6 mois |
|-------------|--------------------------------|----------------------------|------------------------|-------------------------|---|------------------------|
| 2018 - 2019 | 47 | 2.13 % | 0.00 % | 0.00 % | 92.86 % | 88.23 % |
| 2019 - 2020 | 44 | 11.36 % | 0.00 % | 6.82 % | 96.97 % | 77.78 % |
| 2020 - 2021 | 42 | 14.28 % | 0.00 % | 2.38 % | 96.87 % | 100 % |
| 2021 - 2022 | 26 | 0.00 % | 0.00 % | 0.00 % | 89.47 % | 72.72 % |
| 2022 - 2023 | 31 | 0.00 % | 0.00 % | 3.22 % | 82.14 % | 85.71 % |



Sarl L'ÉCOLE DE LA PERFORMANCE – 70 Avenue Claude Fior -Route d'Auch – 32110 Nogaro

Tél. : 05 62 08 88 83 – contact@ecoleperformance.com – www.ecoleperformance.com

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

