

REGUL SUR CIRCUIT - CHRONOPIST

La régul sur circuit est plus que jamais une affaire d'harmonie entre pilote et copilote ! Alors il faut que les 2 lisent cette page explicative afin que chacun comprenne bien le rôle qu'il a à jouer durant chaque tour.

1 – Avant de partir sur le circuit :

On programme une moyenne pas trop haute et pas trop basse selon la difficulté du circuit, afin d'être certain de pouvoir la tenir.

On programme une distance suffisamment longue pour faire tous les tours. (30 kms ... pour être tranquille) car il ne faut pas que le cadenceur s'arrête avant que l'on ait fini les tours.

2 – On part pour le 1^{er} tour de « reconnaissance » qui n'est pas forcément entier. Donc on ne peut pas mesurer la boucle complète pour le moment. Ce n'est pas grave !

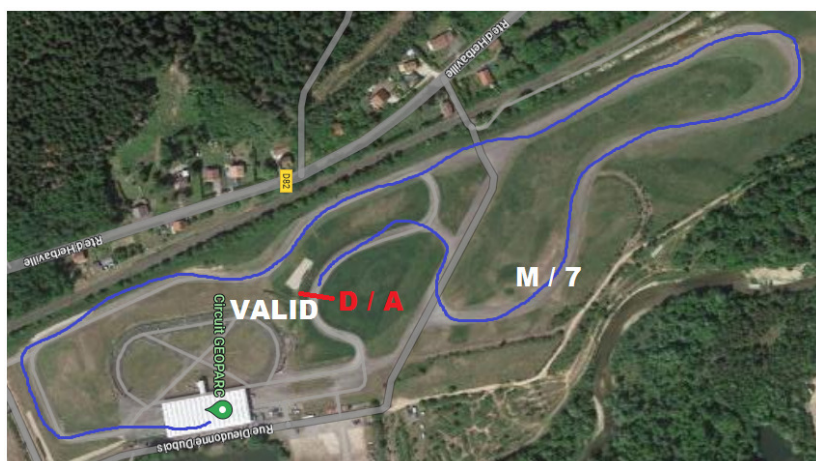
On va se débrouiller autrement.

On part donc du point de départ (zone couverte sur le circuit de GENOLAC) au signal du commissaire. Rien à faire sur le RP2 à part, peut être, **mettre le TOTALISEUR à 000.000** (mais ce n'est même pas obligatoire car il sera remis à 000.000 sur la ligne de Départ / Arrivée). On ne met pas le cadenceur en route pour le moment !

On essaie d'adopter une conduite à droite dès le 1^{er} tour et dans la mesure du possible de rester à 2 m du bord droit le plus souvent possible quand c'est droit. Sur le circuit de GENOLAC, c'est assez facile de rester à 2 m du bord droit partout. Il n'y a que dans la dernière partie (avant la ligne de chronométrage = Départ / Arrivée) où il faudra adopter des trajectoires « circuit » !

500 mètres AVANT la ligne de Départ / Arrivée (que l'on va franchir lancé), on prépare le START ON LINE avec **M / 7**.

START ON LINE c'est pour lancer la régul MANUELLEMENT vu que l'on ne sait pas à quelle heure on va passer la ligne.



→ Tour de RECONNAISSANCE

Tour de REFERENCE

1^{er} TOUR

2^{ème} TOUR

Lorsque le nez **de la voiture est sur la ligne Départ / Arrivée**, on **VALIDE** !

Le TOTALISEUR se met à 000.000 et le cadenceur se lance ! Les leds s'allument !

Il faut essayer de réguler le mieux possible et prendre les mêmes trajectoires qu'au 1^{er} tour à 2 m du bord droit de la piste.

Le but est de faire 1 tour qui servira de référence pour les 2 ou 3 tours suivants ! C'est-à-dire qu'il faudra refaire le même temps à chaque tour !

Si l'on ne joue pas la gagne et que l'on a peur de faire des bêtises, on laisse faire jusqu'à la fin et on ne tient pas compte de ce qui est écrit après ! Il suffit de réguler au vert et d'essayer de passer dans les mêmes trajectoires à chaque tour. A 2 ou 3 secondes près à chaque tour on doit être pas trop mal.

Avec le cadenceur on pourrait se dire que c'est simple à faire. Oui ! Mais le problème c'est que si on ne passe pas exactement au même endroit à chaque tour, ça va fausser le temps et donc engendrer des pénalités d'avance ou retard. Et sur un circuit c'est compliqué d'avoir toujours la même trajectoire surtout si on est pas seul (voiture à doubler si on va pas à la même vitesse, etc ..).

Il faut donc **RECALER** la distance à chaque tour (AVANT de passer la ligne de chronométrage).

Le problème c'est que l'on ne peut pas le faire sur la ligne (Départ / Arrivé) car c'est là que l'on est chronométré ! Donc c'est trop tard. Certes cela servira pour le tour d'après mais rien ne dit que l'on aura bien mesuré le tour suivant non plus ! Donc ce n'est pas sur la ligne D / A que l'on doit recalrer.

Pour passer à 0 avec une distance mesurée impeccable sur la ligne D / A, il faut recalrer la distance mesurée par le TRIP un peu avant la ligne. On va dire 200 mètres avant environ.

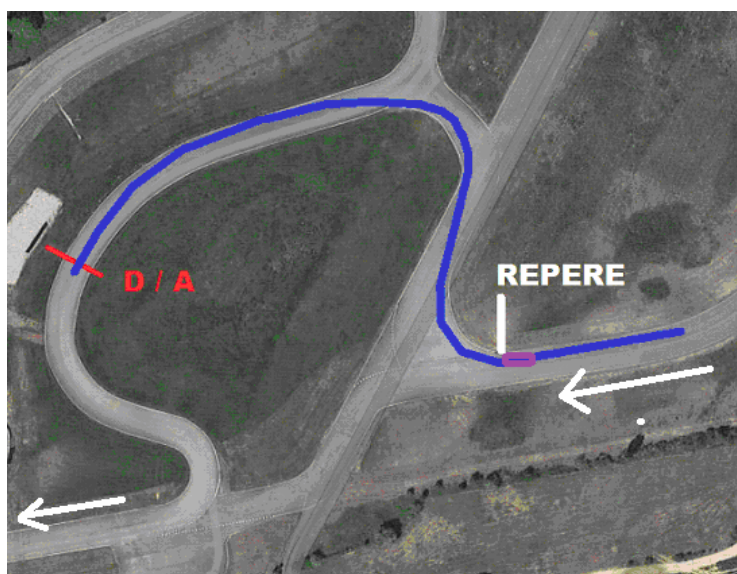
Il va de soit que ces 200 mètres devront être réalisés chaque fois sur la même trajectoire sinon le recalage ne sera pas précis.

3 – On est dans le tour de référence

Il va falloir faire 2 mesures ! Pour cela il faudra utiliser la FLECHE du clavier pour capturer la distance du TRIP en roulant **et il faudra être RAPIDE !!**

Quand on appui sur la flèche, la distance du TOTLISEUR s'écrit sur le ligne RECALAGE et reste figée. Il faut faire CLEAR pour l'effacer ou appuyer sur la flèche pour en capturer une nouvelle.

1^{ère} mesure : Il faut trouver un repère visuel. S'il n'y en a pas, on prend un vibreur, ou une entrée de virage ... environ 200 mètres avant la ligne D / A.



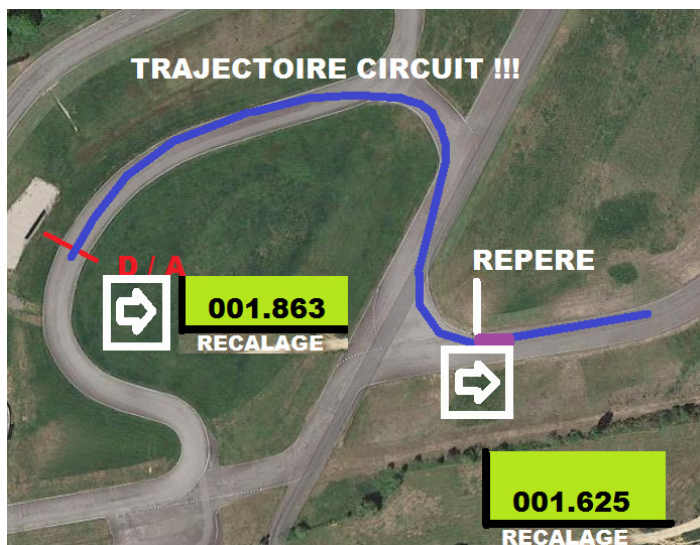
Tour de RECONNAISSANCE
→ Tour de REFERENCE
1^{er} TOUR
2ème TOUR

Donc ici, lorsque le nez de la voiture est au raz du repère (entrée du virage) on appui sur la flèche et on note TRES RAPIDEMENT la distance sur un bout de papier. Voir à la fin du texte. Elle va être de

l'ordre de 1.625. Donc à la limite le copilote peut dire très fort 625 pour que le pilote entende et retienne cette valeur au cas où le copilote n'aurait pas le temps de la noter.

Exemple de distance : 001.625

C'est la distance depuis la ligne D / A (donc pas du tour complet).



Tour de RECONNAISSANCE

→ Tour de REFERENCE

1^{er} TOUR

2^{ème} TOUR

A noter qu'il faut prendre une trajectoire circuit pour ne pas perdre de temps ! Ici il y a 2 « presque » épingles qui font perdre du temps !!! Donc au repère on peut y arriver un peu en avance (led rouge allumées), ce n'est pas grave. Cela n'aura aucune incidence sur la prise de mesure de distance. Cela permettra de passer la ligne au vert. Evidemment si quelques dizaines de mètres avant la ligne on est en avance, il faut ralentir et se mettre au vert !

Donc trajectoire circuit à faire à chaque tour puisque la clé du passage à 0 est là ... Recaler au prochain tour (pile au repère) et passer sur la même trace pour ne pas fausser la distance qui reste jusqu'à la ligne d'arrivée.

2^{ème} mesure : Lorsque l'on passe sur la ligne d'arrivée, il faut aussi **CAPTURER la distance** pour connaître la distance totale du tour (qui dépend de comment on a roulé bien entendu ... qui sera différente d'un concurrent à l'autre forcément ... à quelques dizaines de mètres près).

D'où la nécessité de noter rapidement la valeur d'avant car elle va être effacée par la nouvelle.

Exemple de capture : 001.863

Ceci correspond à la longueur du circuit.

On note cette 2^{ème} valeur sur le papier.

On a donc 2 captures à faire coup sur coup et il **faut être rapide !** Il ne faut pas prendre un repère trop proche de la ligne de Départ / Arrivé sinon vous n'aurez pas le temps de noter la 1^{ère} valeur et vous risquez de louper la 2^{ème}.

Il ne faut pas non plus que ce soit trop loin sinon vous risquez de fausser le kilométrage et le recalage ne sera pas précis.

Fin du tour de référence : Ca y est, on a nos 2 valeurs, on va pouvoir faire des recalages !

Oui... mais comment on fait pour recalcer ??? Pour recalcer, il nous faut des distances comme dans un road book !!! Et bien on va les calculer avec nos 2 valeurs. Et on a presque tout le tour du circuit pour le faire. Donc pas de panique on a le temps maintenant !

Au prochain tour, au REPERE il faudrait que l'on ait : $1.625 + 1.863 = 3.488$ kms.

Mais comme on n'est pas sûr de mesurer la piste comme au tour de référence, on va RECALER.

Donc, avant d'arriver au REPERE, on fait un CLEAR pour effacer la distance qui est sur la ligne RECALAGE et on écrit 003.488.

Lorsque le nez de la voiture est au REPERE, on VALIDE. Ca y est on est recalé !

Il faut bien rouler sur la bonne trajectoire et passer au vert sur la ligne D / A.

Pour le recalage du tour suivant, on ajoute 1.863 (la distance du tour) aux 3.488 soit : 5.351, on écrit cette valeur sur la ligne RECALAGE et on VALIDE au REPERE.

Voilà, ce n'est pas très compliqué. Il y a juste à faire une petite addition à chaque tour et à préparer le recalage et le valider au bon endroit.

Il faudra juste être rapide pour la mesure des 2 premières valeurs et surtout pour écrire la 1^{ère} sans louer la 2^{ème} !!!

Il va de soit que le **pilote DOIT SE DEBROUILLER TOUT SEUL** avec ses LEDs et ses trajectoires.

Le copilote bien occupé à trouver ses repères, capturer ses distances, faire ses recalages. Alors il ne faudra pas le perturber !

REMARQUE :

Pour ceux qui auraient peur de faire une bêtise avec les recalages, on peut faire cela qu'avec des captures de distances avec la flèche et utiliser les touches +2 / - 2 pour ajouter ou enlever des mètres au TOTALISEUR.

Au lieu de RECALER (dans le 1er et 2ème tour) on fait une capture au REPERE et on compare avec ce que l'on a calculé.

Si la valeur capturée est plus petite que ce qu'il faudrait avoir, on ajoute des mètres avec +2 et inversement.

Mais il faut que ce soit fait avant la ligne d'arrivée !! Donc ça ne laisse pas beaucoup de temps pour faire le petit calcul dans sa tête et savoir si c'est + ou - qu'il faut faire.

Avec le recalage, c'est fait de suite et sans se poser de question ! Et au pire, si on se trompe vraiment, on peut toujours annuler un recalage avec C (pendant 4 secondes).

REGUL SUR CIRCUIT

REPERE AVANT LIGNE : 0 0 1 . _ _ _ A capturer au tour de REFERENCE

TOUR CIRCUIT : + 0 0 1 . _ _ _ A capturer à la fin du tour de REFERENCE

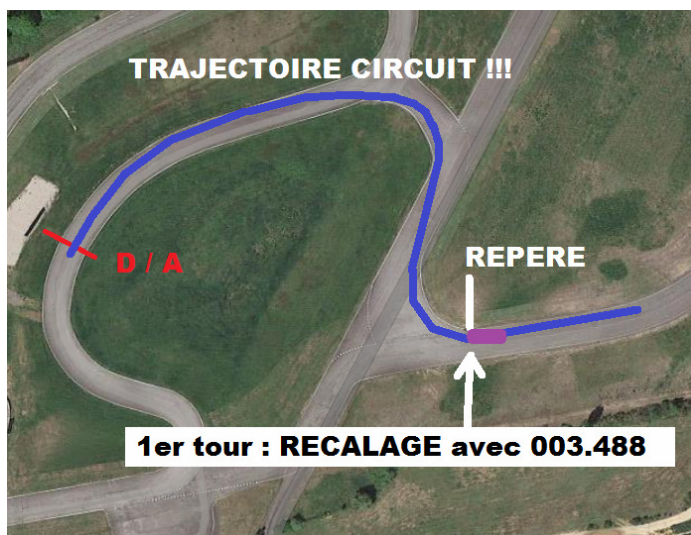
RECALAGE 1 : 0 0 _ . _ _ _ A RECALER au REPERE

TOUR CIRCUIT : + 0 0 _ . _ _ _

RECALAGE 2 : 0 0 _ . _ _ _ A RECALER au REPERE

Exemple avec les données explicatives :

REGUL SUR CIRCUIT		
REPÈRE AVANT LIGNE :	001.625	A capturer au tour de REFERENCE
TOUR CIRCUIT :	+ 001.863	A capturer à la fin du tour de REFERENCE
RECALAGE 1 :	003.488	A RECALER au REPÈRE
TOUR CIRCUIT :	+ 001.863	
RECALAGE 2 :	005.351	A RECALER au REPÈRE



Tour de RECONNAISSANCE
Tour de REFERENCE
→ 1^{er} TOUR
2^{ème} TOUR



Tour de RECONNAISSANCE
Tour de REFERENCE
1^{er} TOUR
→ 2^{ème} TOUR