

Poussé de R5 départ arrêté

Bien que n'étant pas être expert en la matière, je me permet tout de même de vous communiquer ce guide pratique. Au cas où : Total Dépannage Service au 06 63 96 09 94.

I Aspect théorique :

I.1 La voiture :

Généralement, la batterie est à plat, mais si vous êtes joueur vous pouvez le faire tout les jours. On choisira de préférence une voiture à essence, munie d'un carburateur, car les circuits d'injection sont difficiles à amorcer (pression supérieure à 150 bars). De même, les diesels ne permettent que la catégorie "par équipe" quand le moteur est froid, le remplacement des bougies de préchauffage par des allumettes n'étant pas validé par la FFPV (Fédération Française de Poussage de Voiture). On évitera un modèle à direction assistée ou embrayage hydraulique, comme la Renault 25 Courchevel.

II.2 Le terrain :

L'idéal est un parking en pente, peu fréquenté. On évitera le stationnement en épis, la pente étant toujours dans le sens opposé (voir parking boulevard du Pont Joubert). La présence de gravier ou de flaque d'huile étant probable, ne pas porter de talons aiguilles. On peut également pratiquer l'activité hors route : champ bordant la rue du Grand Tillet, Sahara (pour plus d'infos 4L@ensma.fr) ou voie ferrée peuvent également faire l'affaire. Cependant les lacs gelés sont à éviter à moins de posséder un équipement adéquat (patins à glace ou chaussures de curling).

II Procédure expérimentale :

II.1 Equipages :

Si vous êtes seul, vous devrez assurer le rôle du pousseur, puis celui du démarreur. De plus vous aurez la déception de ne pas pouvoir prouver à d'autres votre aptitude à cet exercice.

Si vous êtes plusieurs, il n'y en aura toujours qu'un pour démarrer, et ce sont les pousseurs qui devront stratégiquement se répartir autour du véhicule. A deux, il est préférable que le démarreur aide au début, faut pas pousser quand même !

II.2 Poussage :

Les pousseurs, pour des raisons de dynamique évidente, doivent répartir leurs forces de façon symétrique. Il convient de réduire au maximum le nombre de pousseurs qui tendent à faire reculer le véhicule. Les points d'appuis peuvent être les montants de haillon et de vitres (ouvertes) ainsi que le pare-choc arrière. On évitera d'appuyer sur les glaces, rétroviseurs et essuie-glace. De même pour toutes les pièces en plastique. Si la voiture est une Ford Ka, laisser immédiatement tomber. La poussée doit être maximale et continue, jusqu'à ce que le véhicule roule trop vite pour les pousseurs. Faire attention à la longueur disponible, car la voiture n'a alors plus d'assistance de freinage. Utiliser alors de préférence le frein à main.

Si vous êtes seul, l'idéal est de pousser vitre ouverte, l'épaule droite sur le montant. Vous pouvez alors facilement agir sur le volant. Dans les deux configurations, s'assurer que le starter est enclenché, le contact sur ON (ce serait con de bloquer le némane, non ?), tout appareil électrique éteint (pas toujours facile à voir sans batterie) et le frein à main desserré (j'insiste !).

II.3 Transfert :

On appelle transfert le changement de pousseur à démarreur. C'est le moment le plus intéressant du démarrage, là où se reconnaissent les initiés. La technique exige une certaine pratique, mais il ne sert à rien de s'entraîner à l'arrêt : l'empirisme vaincra ! Une fois la vitesse maximale atteinte, vous allez sauter dans votre voiture. Si vous le faites les pieds en premier, dit "saut en avant", vous toucherez immédiatement la pédale de frein, ruinant ainsi tout vos efforts. En équipe, le démarreur est alors molesté, puis échangé avec le expérimenté des pousseurs. Il convient donc de sauter de côté, dit "saut cul devant", pour s'asseoir à 90° sur le siège. On recroqueville alors les jambes avant d'exécuter un quart de tour dans le sens horaire (sens direct Outre-Manche). Vous êtes désormais en position de conduite.

II.4 Démarrage :

La manœuvre est simple : il suffit de débrayer, d'enclencher la seconde (à moins que vous ne teniez pas aux dentures de la première) et d'embrayer sèchement tout en accélérant progressivement. Ça vibre ? Ça tousse ? C'est normal, continuez comme ça ! Le tout est maintenant de ne pas faire caler le moteur. On maintiendra donc un peu de starter s'il est réglable manuellement. De plus, une conduite en léger sur-régime facilitera la recharge de la batterie. Et n'oubliez pas que mettre vos codes en plein jour permet de faire du sport et de payer un coup aux copains après l'effort.

Le Journaliste "J'la pousse ma caisse" Total