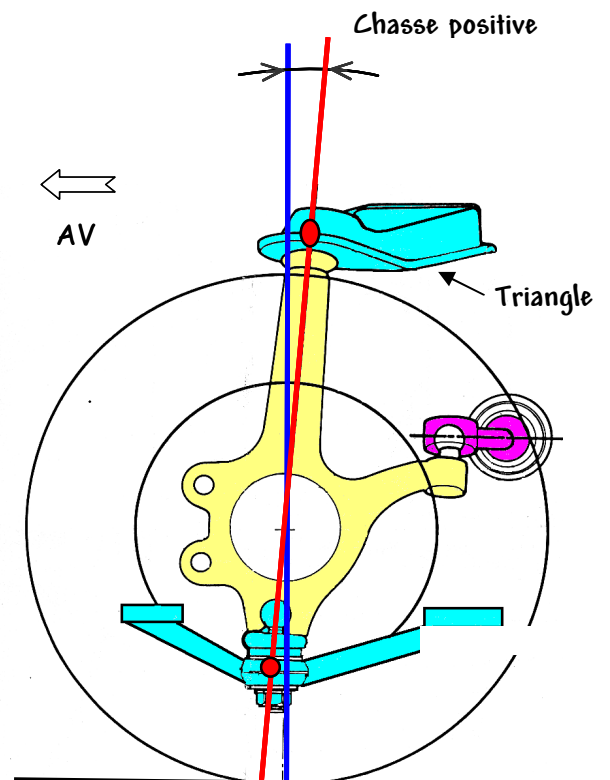
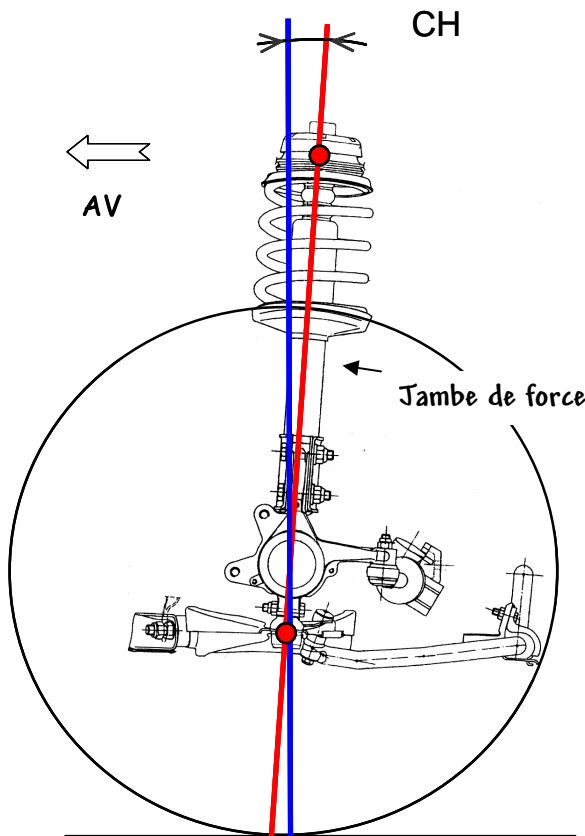
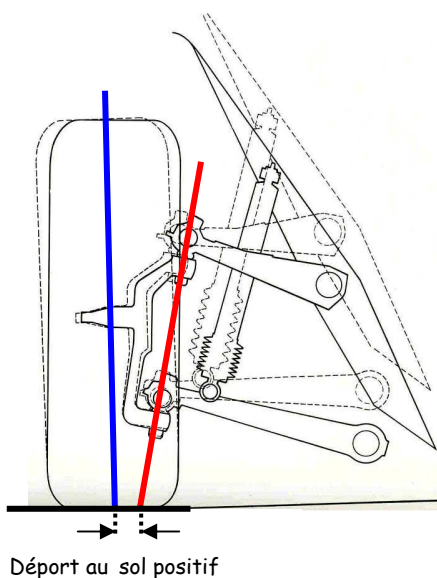


I L'ANGLE DE CHASSE

- C'est l'inclinaison de l'axe de pivotement (sur le plan longitudinal) .
- Avec une propulsion, l'effet de chasse tend à redresser la direction .
- Avec une traction, la chasse donnera une autostabilité au freinage et une hyperstabilité de la direction à l'accélération . C'est pourquoi elle est très faible .
- Un déport au freinage peut avoir pour cause un mauvais réglage de la chasse .

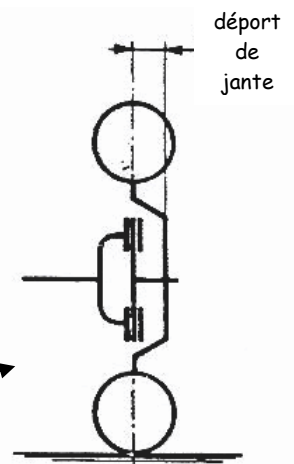


II LE DEPOT AU SOL (SUR LE PLAN TRANSVERSAL)



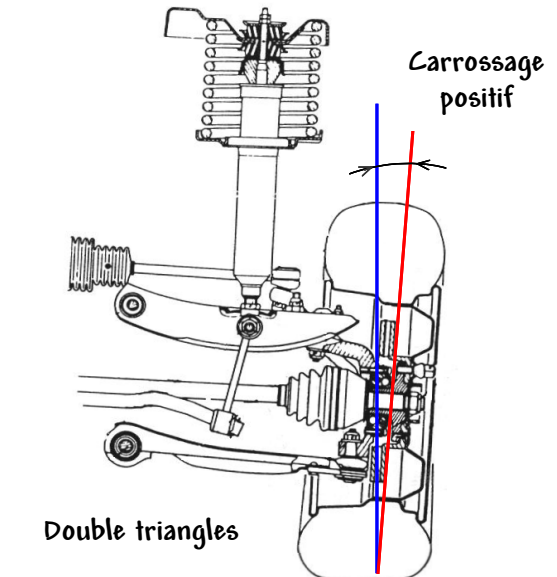
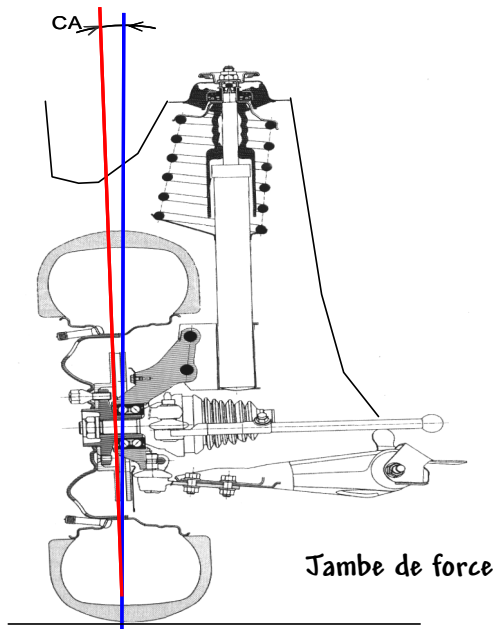
- C'est la distance au sol entre la projection de l'axe de pivotement et le centre de la surface de contact du pneumatique au sol .

- Il dépend de la valeur de l'angle inclus et de la forme de la jante (déport de jante) .



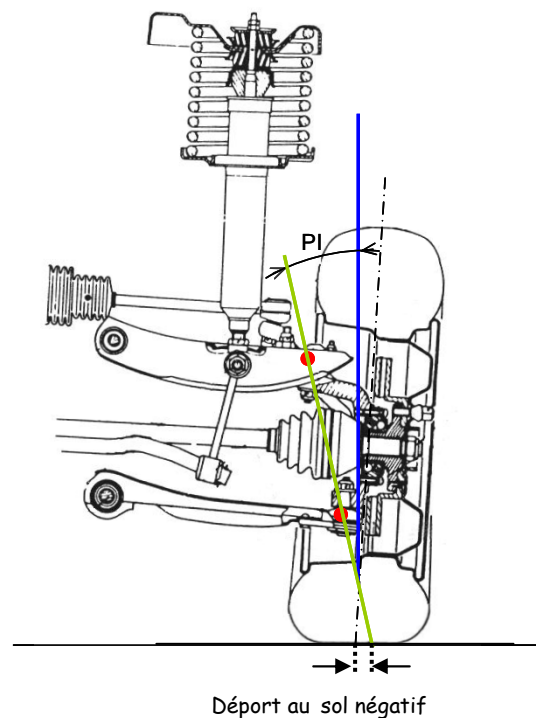
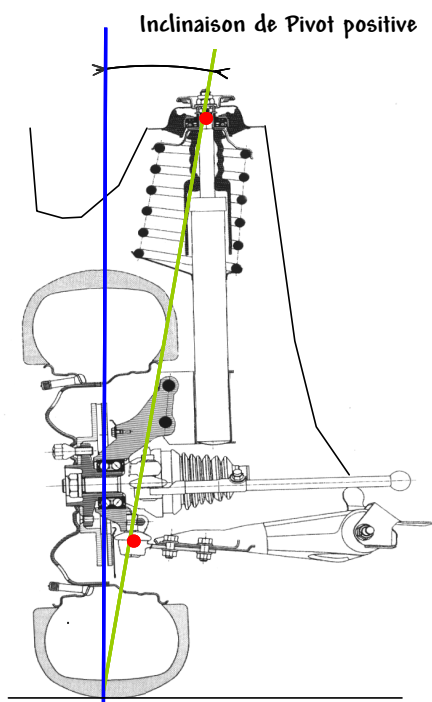
III L'ANGLE DE CARROSSAGE

- C'est l'inclinaison de la roue (sur le plan transversal) .
- Faire reposer le poids du véhicule aussi près que possible de la base de la fusée, afin de réduire les efforts .
- Diminuer le déport au sol pour diminuer les réactions de la direction au freinage, faciliter le braquage des roues lors des manoeuvres de parking .
- Un carrossage excessif aura pour effet de faire tirer le véhicule à droite ou à gauche (effet de cône).



IV L'INCLINAISON DE PIVOT

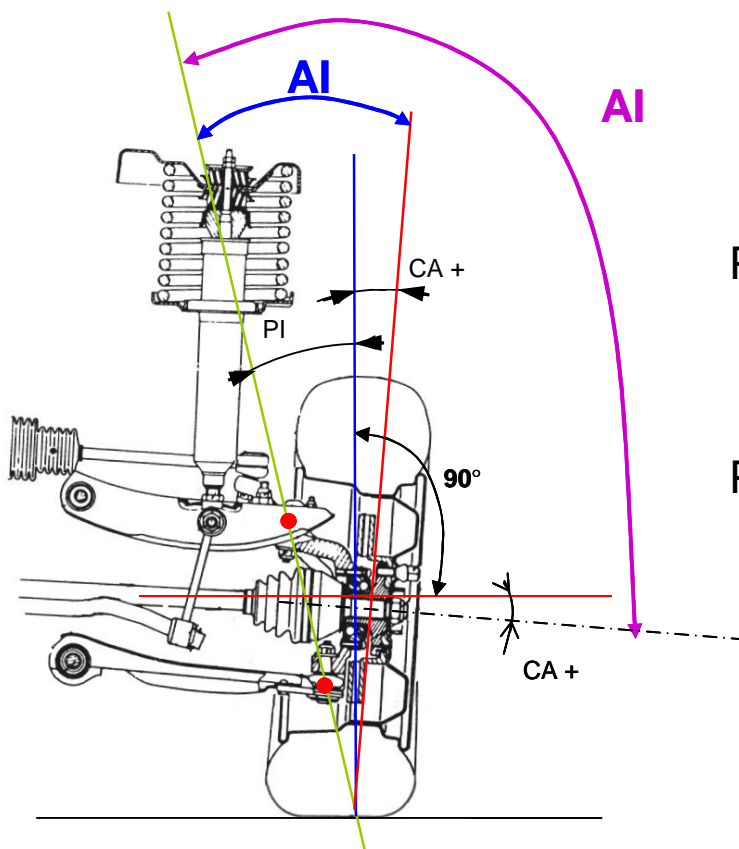
- C'est l'inclinaison de l'axe de pivotement (sur le plan longitudinal) .
- Diminuer le déport au sol afin de réduire les réactions de la direction lors de la rencontre d'un obstacle par la roue .
- Favoriser le retour en ligne droite des roues .



V L'ANGLE INCLUS

- Angle compris entre l'axe de pivot et l'axe de fusée (carrossage + pivot + 90°)

- Ce contrôle permet de savoir si le porte fusée est déformé .
- Il doit être symétrique à 1° près entre le côté D et G .



$$PI + CA = \text{angle inclus (AI)}$$

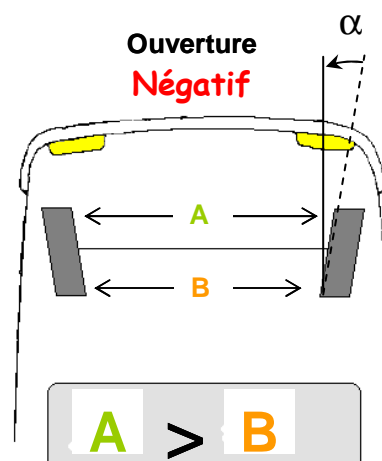
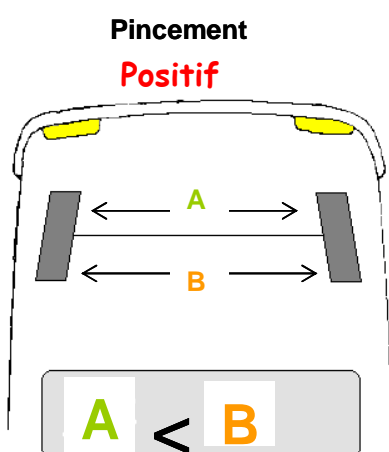
$$PI + 90^\circ + CA = \text{angle inclus (AI)}$$

VI LE PARALLELISME

- C'est la différence d'écartement entre l'arrière et l'avant de roues .

- Compenser les effets du carrossage qui déforme le pneu en la faisant rouler sur un cône . Pour compenser l'effet du carrossage qui tend à faire diverger les roues et pour éviter un ripage des pneus sur le sol, il est nécessaire de faire converger les roues .

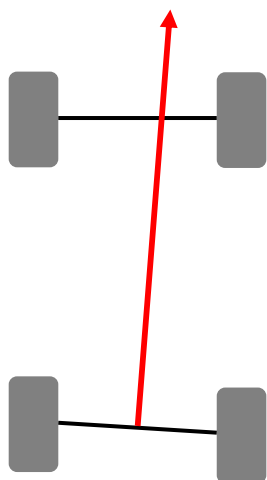
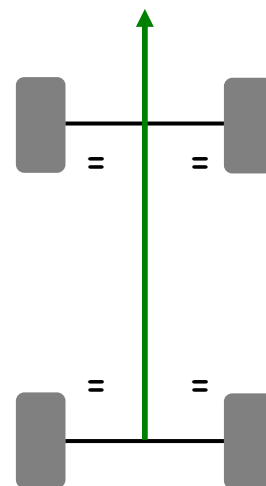
- Pour une propulsion éviter la divergence des roues et pour une traction, éviter la convergence des roues .



VII RELATIONS ENTRE LES ESSIEUX

L'AXE DE SYMETRIE
(axe de caisse)

Droite joignant le centre des essieux avant et arrière .

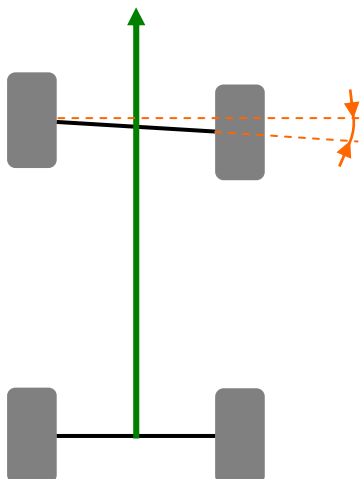
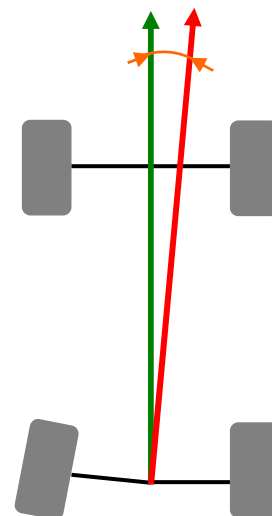


L'AXE DE POUSSEE
(axe de géométrie ou directionnel)

Droite donnant la direction de l'essieu arrière .

L'ANGLE D'OFFSET

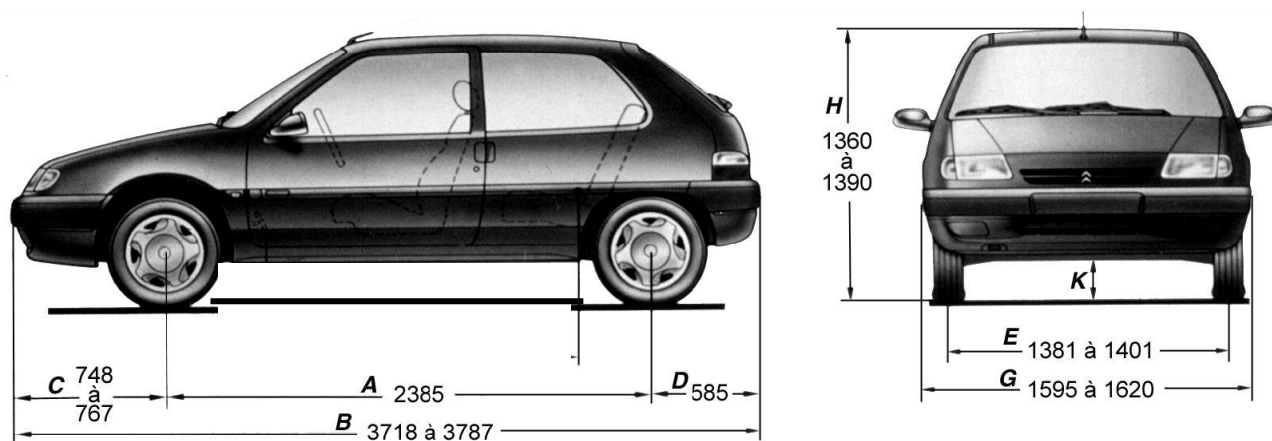
L'angle formé par l'axe de symétrie et l'axe de poussée de l'essieu AR .



LE SET BACK
(décalage des axes d'un même essieu)

L'angle formé entre l'essieu avant et la perpendiculaire de l'axe de géométrie .

VIII L'EMPATTEMENT ET LA VOIE



Cotes en mm

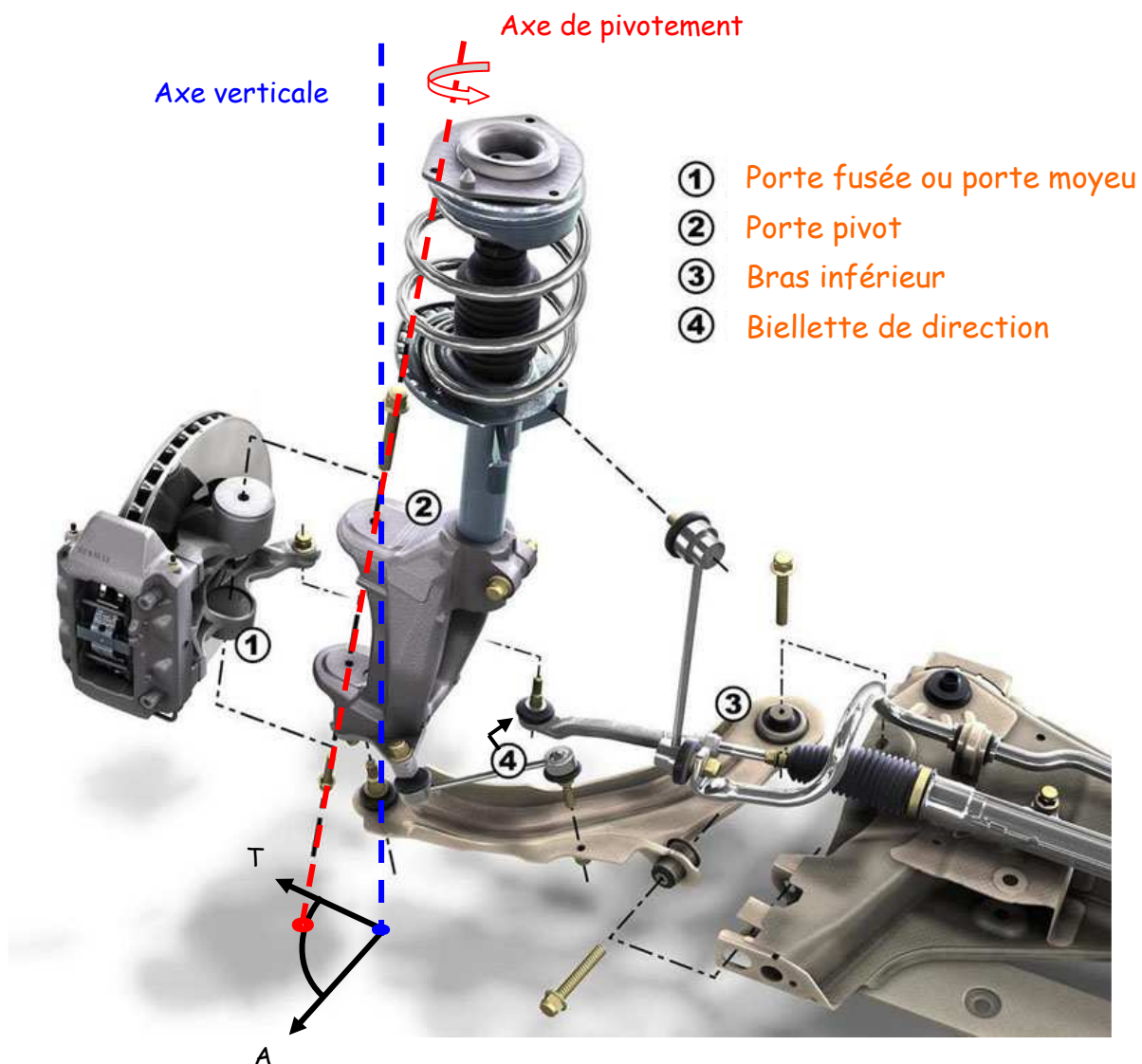
A - l'Empattement

E - la Voie

C et D - le Porte à faux

K - la Garde au sol

IX VISUALISATION (en trois dimensions)



X DIAGNOSTIC

- Angles défectueux :

PARALLÉLISME

- Usure intérieure ou extérieure des pneumatiques.
- Volant mal centré.
- Différence de braquage si mauvaise répartition.

CARROSSAGE

- Usure intérieure ou extérieure des pneumatiques.
- Tirage du côté où le carrossage est le plus important.

PIVOT

- Dureté de la direction.
- Problèmes de rappel.

ANGLE INCLUS

- Inégaux droite/gauche : pièces mécanique tordue, demi-train ou coque faussée.

CHASSE

- Dureté de direction.
- Problèmes de rappel (trop fort ou mauvais rappel).
- Véhicule instable (louvoisement, manque de stabilité).
- Tirage du côté où l'angle est le plus faible.

ANGLE DE BRAQUAGE

- Inégaux : différence de braquage droite/gauche.

ANGLE DE POUSSEE

- Décentrage de la direction.
- Tirage du véhicule du côté inverse à l'axe de poussée.