

Check-list contrôle technique

- Respecter les données inscrites sur le formulaire d'engagement / vérifier le transpondeur et sa fixation.
- Guidon, fixation et serrage.
- Vérifiez que le réservoir, les carénages et la selle sont bien fixés.
- Vérifiez l'angle de braquage et le jeu de la colonne de direction.
- Freins : tambour → têtes de câble soudées, pas de serre-câble vissé !
Hydraulique → Vérifiez l'absence de fuite aux durites de frein.
Pas d'étriers à 4 pistons ! Deux pistons maximum par étrier !
- Le circuit de lubrification vers la culasse doit être sécurisé avec du fil à freiner, de même que les raccords vers le cadre/réservoir et la vis de purge de la pompe à huile (par ex. Yam. SR / XT).
- Filtre à huile / entrée sortie radiateur d'huile sécurisés avec du fil à freiner.
Exception : "raccords modernes" (composants racing autobloquants).
- Les autres durites d'huile doivent également être sécurisées. Les raccords de tuyaux d'huile doivent également être sécurisés sur les modèles d'avant-guerre etc. Les raccords de tuyaux peuvent être modifiés pour un freinage de sécurité si nécessaire, car ils sont généralement vissés → aucune excuse.
- Carburateurs conformes à la réglementation (boisseaux plats, uniquement permis en catégorie "Classic"), conformité, fuite de carburant, durites de carburant.
- Modèles d'avant-guerre : Fixation selle / selle simple, paliers non usés.
- Chaîne : tension de chaîne / maillon rapide correctement monté.
- Jeu roulement de bras oscillant / roulement de roue, axe de bras oscillant sécurisé.
- Tous les bouchons de vidange d'huile sécurisés avec du fil à freiner sur le moteur, la transmission, le différentiel de pont arrière (BMW / GUZZI etc.) et, le cas échéant, le réservoir d'huile.
- Boulons de fixation d'amortisseur.
- Vérifier le système d'échappement.
- Pas de béquille, pas de kick (ou si le kick est conservé il doit être sécurisé contre le dépliage intempestif).
- Bocal récupérateur, taille adéquate, possibilité de le contrôler, vidanger
- Dimension des pneus n'est pas inférieure à 18"
- Pas de nitrométhane, pas de protoxyde d'azote, pas d'injection électronique !
- Tension des rayons, test du son des rayons
- Taille, lisibilité, contraste des numéros de course. Avant / Gauche / Droite
À l'avant et sur la ligne droite, du côté mur des stands, c'est important pour le chronométrage, de l'autre côté c'est important pour les commissaires et les photographes !
- Écarts / dispositions dérogatoires → liste noire et vérification lors de la manifestation suivante.