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 à têtes de câble soudées, pas de serre-câble vissé !
  Hydraulique à Vérifiez l'absence de fuite aux durites de frein.
  Pas d'étriers à 4 pistons ! Deux pistons maximum par étrier !
  un seul piston par côté de plaquette ➔ pas d'étriers flottants à deux pistons
- Seul un fil de sécurité en acier inoxydable doit être utilisé pour la fixation.
  Le « fil floral » ou similaire n'est pas autorisé.
- 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).
- TOUTES les conduites d'huile doivent être sécurisées. ➔ Sans exception ! Par exemple, les conduites vers/depuis le filtre à huile/le refroidisseur d'huile/le réservoir d'huile doivent être sécurisées à l'aide d'un fil de sécurité. Cela vaut également pour les modèles d'avant-guerre. Les raccords de tuyaux doivent être modifiés si nécessaire pour permettre un câblage de sécurité. Les tuyaux doivent être sécurisés contre le glissement. Seuls les colliers de serrage à vis radiale, sont autorisés. Seuls les « raccords à vis autobloquants » modernes (composants de course) sont autorisés sans fil de sécurité.
- Carburateurs conformes à la réglementation (boisseaux plats, uniquement permis en catégorie XT/SR et "Classic"), conformité, fuite de carburant, durites de carburant. Chambres de miroitement externes (Amal GP, Dellorto SSI) suspension et conduite d'alimentation vers le carburateur sécurisées.
- Modèles d'avant-guerre : Fixation selle / selle simple, paliers non usés
- Pas de disque principal ouvert. La courroie de distribution / chaîne doit être couverte
- 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 et de remplissage 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 (ne s'applique pas à l'ouverture de remplissage de cadre Yamaha XT / SR).
- 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 no 17"
- Pas de nitrométhane, pas de protoxyde d'azote, pas d'injection électronique !
- Tension des rayons, test du son des rayons
- Taille (Min. 120mm), lisibilité, contraste des numéros de course. Les 3 côtés, avant/gauche/droite, sont tout aussi importants pour les commissaires (et les photographes)
- Écarts / dispositions dérogatoires à liste noire et vérification lors de la manifestation suivante.
- Vérifier la présence et le bon serrage de la plaque de fixation de l'écrou de pignon sur les modèles XT/SR