



GUIDE de Préparation au **CONTRÔLE TECHNIQUE**

1. La machine doit être présentée propre, bas de carénage démonté et présenté.
2. Un numéro de piste lisible apparaîtra à l'avant de la moto (sur le carénage ou devant les tés de fourche) et si possible de chaque côté (sur la selle ou flancs de carénage) ; son choix sera validé lors de la confirmation d'inscription.
3. La présence d'un bac à huile ou fond de carénage étanche est non obligatoire mais fortement conseillée.
4. ***Nouveauté 2014 : Sécurisation non obligatoire mais très vivement conseillée:***
 - a. **Tous les bouchons de vidange, de remplissage et de niveau d'huile, le manostat de pression, les trappes de visite en contact avec l'huile (moteur, boîte ou pont), le contacteur de point mort ainsi que le bouchon de verrouillage de la boîte et le filtre à huile (moteur Ducati), les raccords de départ et de retour d'huile (des culasses et du radiateur) seront freinés.**
 - b. La technique de freinage est la suivante : soit perçage d'un trou de diamètre 1,5 à 2mm, soit mise en forme d'un collier Serflex sur l'élément à freiner (quand cela est possible) et ensuite dans les 2 cas passer un fil métallique dans le trou ou le collier, confectionner une boucle à brins d'égales longueurs, torsader ensemble les 2 brins obtenus puis chercher un endroit sur la moto suffisamment proche et solide pour fixer ce fil de sécurité, tiré tendu dans le sens opposé au dévissage.
 - c. **Le freinage des raccords et durites de frein et d'embrayage n'est plus obligatoire.**
5. Adapter un récupérateur de vapeurs d'huile sur le reniflard, d'un volume minimum de 1 litre, avec ouvertures de remplissage et d'évent orientées vers le haut. Ce dispositif n'est pas obligatoire si le système de reniflard d'origine est conservé.
6. Les extrémités de guidon doivent être bouchées, soit par le caoutchouc des poignées, soit par des embouts Téflon ou Nylon. Les leviers (frein, embrayage) doivent se terminer par une boule de diamètre mini 16mm, qui peut être aplatie à 14mm minimum.
7. La poignée d'accélérateur doit revenir le plus rapidement possible au lâché.
8. Un coupe-contact (ou interrupteur) installé sur le guidon à droite ou à gauche, visible (rouge), facilement accessible, fonctionnel et pouvant être actionné sans lâcher le guidon, doit permettre l'arrêt immédiat du moteur.
9. Le liquide frein doit être récent, il sera trois fois plus sollicité que pour une utilisation routière.
10. Le carénage ne doit pas entraver le déplacement du guidon et ce dernier doit laisser un espace avec le réservoir pour ne pas pincer les mains du pilote.
11. Les repose-pieds peuvent être de type "rabattant" (dans ce cas ils devront être équipés d'un dispositif de retour en position normale), soit fixes (ils devront être équipés à leur extrémité d'un embout en Téflon ou Nylon diamètre 16mm).
12. Tous les accessoires "agressifs" (tige d'amortisseur de direction, tige de frein arrière, ...) doivent être protégés par un embout en caoutchouc (tronçon de durite...).
13. La protection d'origine du pignon de sortie de boîte doit être conservée, et un garde-chaîne doit être installé de manière à empêcher que le pied du pilote ne se coince entre la course inférieure de la chaîne et la couronne. Ce garde-chaîne devra être constitué d'un matériau de type Téflon, Nylon ou matériau composite avec les bords arrondis, d'une épaisseur minimale de 5 mm, et être solidement fixé. En regardant la moto de profil, il ne doit pas y avoir de vide entre le garde-chaîne, la chaîne et la couronne.
14. Pour les motos équipées de freins à tambour, ne pas hésiter à doubler les serre-câbles.
15. Pour les motos équipées d'un kick, le mieux est de le retirer ou au minimum de le fixer (fil métallique) solidement au cadre, pour éviter qu'il ne s'ouvre en roulant ou qu'il risque de perforer un poumon en cas de chute.
16. La sortie d'échappement doit être protégée (bord arrondi, rondelle soudée) pour ne pas se transformer en emporte-pièce. Elle ne doit pas dépasser l'aplomb du pneu arrière.
17. Attention au bruit : pas de bricolage, un Contrôle sonomètre effectué par le circuit étant possible (pas de remboursement des frais d'inscription) : 102 dB maxi (fonction des règles attribuées lors de l'homologation du circuit).

Machines strictement de série (en plus d'approcher les préparatifs ci-dessus)

18. Obligation de démonter ou de neutraliser de façon solide les béquilles latérale et centrale,
Scotchage du ou des phares, feu arrière et clignotants, protection au scotch du tour de la plaque d'immatriculation,
Dépose des rétroviseurs.

Equipement obligatoire du pilote - Vérification au passage en pré-grille.

19. Vêtements cuir : haut et bas attachés ensemble (une combinaison est préférable).
20. Bottes et gants cuir (renforts cloutés ou Kepratech autorisés sans contact direct avec la main)
21. **Protection dorsale obligatoire.**
22. Casque intégral en bon état, à la norme d'homologation en cours : ECE 22/05...P



FICHE DE VÉRIFICATION 2014

JD de :

Date : Annexe 2

NOM Prénom Catégorie Moto N°

Points de contrôle	Type de Machine	Participant OK (cocher une croix dans la case correspondante)	Contrôleur OK (cocher une croix dans la case correspondante)	Remarques/Constatations	Contrôleur NON (cocher une croix dans la case correspondante)	Contre Visite Ok
Machine de course						
1	Etat de la machine					
2	Numéro					
3	Bac à huile					
4	Freinage bouchons etc					
5	Récupérateur					
6	Extrémités guidon/levier					
7	Poignée de gaz					
8	Coupe-circuit					
9	Frein / Liquide					
10	Carénage					
11	Repose-pieds					
12	Accessoires agressifs					
13	Protection de chaîne					
14	Frein à tambour					
15	Kick					
16	Silencieux échappement					
17	Bruit / sonomètre					

Machine de série						
18	Machines de route <i>(se reporter aux explications au verso : annexe 1)</i>					

Équipement du pilote				Commentaire éventuel :	
19	Habits				
20	Bottes et gants				
21	Protection dorsale				
22	Casque				
				Visa pilote (ou mécanicien)	Visa contrôleur

Notes :

.....

.....