



La sécurité de tous passe par le contrôle technique de ta moto



Lors de ton arrivée au circuit, il te faudra satisfaire les exigences du contrôle technique.

Ce petit lexique, t'aidera à te familiariser ci-besoin avec les différentes parties de ta moto.

Ne prend pas cela comme une corvée, mais juste comme une question de sécurité pour toi et tes amis motards.

Ta moto, doit arriver sans...	Rétroviseurs Top case et autres portes bagages Plaque Boules sous les cales pieds (embouts) Phare av et feu arrière Clignotants Compteur vitesse	Démonte les, en pensant à bien les emballer chez toi, pour ne pas casser le verre. On ne fait pas du camping sur la piste, alors tu n'en aura pas besoin. Démonte ta plaque, ou le support complet. Mais, ne l'oublie pas, tu en aura besoin, si lors de ton passage à la douane, on te la demande (évidemment, cela va de paire avec ta carte grise). Démonte les, car en cas de chutes...et oui cela arrive parfois, il peuvent provoquer des blessures. Si tu utilises un carénage de piste en fibre de verre ou carbone, et que tu as démonté tes phares, c'est parfait. Si tu utilises ta moto de tous les jours, scotche tes phares et ton feu arrière avec du scotch "américain". Ceci pour cacher la lumière émise des feux (surtout l'arrière) et pour éviter d'en éparpiller partout en cas de chute... Idem. Scotche la zone d'affichage de ta vitesse, c'est aussi pour ta sécurité. Et cela te permettra, de rester concentré sur ton champ de vision.
-------------------------------	--	--

Contrôle technique

On arrive à la mécanique pure...

Tu peux également te faire aider par ton concessionnaire moto en lui remettant ce document, afin de passer tous ces points en revue sans soucis.

1 La fourche	Joint de fourche "Spy" Jeu dans la direction Butées	Passer le doigt sur les fourreaux pour détecter une éventuelle fuite (étanchéité). Serre le frein avant et fais bouger la moto en avant-arrière pour détecter un éventuel jeu dans la colonne de direction. Fais pivoter la fourche à fond de butée à gauche, puis la même chose à droite. Il ne doit pas y avoir de point dur. Attention, en butée gauche ou droite, le guidon ne doit bloquer le fonctionnement de tes mains (absence de butée).
2 Les freins	Plaquettes Disque de frein Durite Niveau de liquide Lever de frein Pédale de frein	Contrôle l'usure de tes plaquettes selon leur témoin. (environ 1mm d'épaisseur mini), Attention les plaquettes racing non pas toutes de témoin d'usure. Si tu as un doute, prend un jeu de rechange avec toi, tu trouvera toujours quelqu'un pour t'aider à les remplacer si besoin. Passer le doigt sur tous sur les disques pour vérifier l'absence de gras. Passer le doigt sur tous les embouts de durite pour détecter une éventuelle fuite (étanchéité). Entre le min et max, de préférence sur le max (voir usure des plaquettes). Manipule le levier de frein, il ne doit pas y avoir de point dur, et la résistance lors du serrage, doit être forte. Le levier ne doit jamais venir en en butée de poignée de gaz. Manipule la pédale de frein, il ne doit pas y avoir de point dur, et la résistance lors du serrage, doit être forte. Pas de pédale en butée de maître cylindre. Le retour de la pédale, doit ce faire sans aucune aide.
3 Habillage de la moto	Fixation carénage Bulle Fixation selle	Vérifie que tous les éléments du carénage soient bien vissés. Attention, pas de collier "serflex" plastique pour combler une vis manquante. Contrôle sa fixation, sur certaine moto, la bulle tiens avec les rétros, mais comme il ne sont plus là... vérifie la présence de vis. Tenue de la selle en latéral, surtout sur les carénages de piste, ou ce n'est plus toujours la fixation d'origine.
4 Roues	Pneus Jeu latéraux des roues (serrage)	Etats des pneus (on oublie souvent) et contrôles la présence des bouchons de valves. Les bouchons de valve, ne sont pas des truc joli, qui ne sert à rien... c'est ta sécurité qui est en jeu. Tu peux perdre de la pression en roulant, si tu ne les as pas ! Et n'oublie pas de faire tes pressions des pneus le matin avant d'entrer en piste. Pneus froid, 2.1BAR à l'avant et 1.9BAR à l'arrière (valable pour tous les types de pneus). En vérifiant le jeu des roues en latéral, on peut détecter un oubli de serrage de roue ou un roulement défectueux.
5 Repose pied	Cale pieds rabattables (rabattable d'origine) Cale pied fixe (commande reculée)	Vérifie que tes cale pieds, pivotent librement, leurs ressorts fassent leur travail, et que la platine ne bouge pas. Vérifie l'états des cale pieds, les bouts sont souvent coupants après une chute... alors change-les, et contrôle que la platine ne bouge pas.
6 Commandes	Guidon gauche Guidon droit Sélecteur de vitesse	La poignée caoutchouc ne doit pas tourner. Le levier d'embrayage, doit être libre et la garde correcte. La poignée de gaz, doit être sans point dur. Retour par la seule force du ressort (faire l'essai en butée des deux côté de la fourche). Vérifie la tenue du levier.
7 Transmission	Couronne Chaîne	Vérifie l'état de la couronne. Vérifie l'états et la tension de la chaîne selon l'étiquette d'indication sur le bras oscillant.
8 Echappement	Fixation DB killer si obligatoire	Vérifie la tenue du, ou des silencieux (surtout après une chute). A ne pas oublier, prendre l'échappement d'origine au cas ou. Certains circuit, sont très très strictes...
9 Liquide	Fuite huile Radiateur et refroidissement	Vérifie en passant les doigts (moto froide... ;-)) sous le bouchon de vidange, le bouchon de remplissage, le filtre à huile et les carters. Vérifie le niveau, et l'absence de fuites au durites et au bouchon de remplissage.
# Fin du contrôle	Etiquette de contrôle	Te voilà prêt à recevoir ton étiquette du contrôle technique, on te souhaite d'avance, un très bon roulage sur circuit, avec Le Norton-Club et Swissmoto