

Conseils pour le Contrôle Technique des Side-Cars

Les vérifications doivent être faites au retour de chaque course

Une mécanique "responsable" et fiable ne se fait pas sur le paddock.

Restons en alerte : L'huile sur la piste a failli être fatale au side-car de compétition.

Un doute, un bruit suspect : ne prenez pas la piste ou arrêtez-vous au plus vite dans l'herbe puis mettez-vous en sécurité sans reprendre la piste.

Principaux points à vérifier :

Jeux mécaniques, freinage, circuit électrique :

En contrôlant de l'avant à l'arrière du side-car :

- Jeux aux roues, bras oscillant ou rotules
- Jeux à la colonne de direction
- Axe et roulements de la roue du panier qui est très sollicitée
- Freinage des différents axes et écrous
- Etat du ou des disques de freins
- Etanchéité de l'étrier ou des étriers
- Freinage des étriers de frein
- Etat et passages des durites de frein
- Bon serrage et étanchéité des bouchons de liquide de frein
- Débattement libre de la pédale de frein
- Efficacité du frein
- Circuit électrique : propreté du montage et surveiller les contacts possibles avec le châssis ou les parties chaudes ou mobiles

Contrôle du circuit d'huile et du bac de récupération d'huile

- Vulnérabilité du circuit d'huile en cas de choc
- Etat général du bac récupérateur et fixation sur le châssis ou le fond plat
- Etanchéité et présence obligatoire d'une mousse absorbante
- Contrôle du freinage du bouchon de vidange et celui de remplissage d'huile
- Contrôle du freinage de la cartouche d'huile (si extérieure au moteur)
- Contrôle de l'absence ABSOLUE de fuites d'huile sur le moteur ainsi qu'au départ et à l'arrivée des différentes durites d'huile.
- Cheminement des durites surveiller les contacts possibles avec le châssis ou les parties chaudes ou mobiles
- Fixation du radiateur d'huile
- Bocal récupérateur : Fixation, arrivée des mises à l'air libre, propreté et absence de tout liquide.
- Etanchéité optimisée du fond plat au passage de la chaîne

Radiateur des moteurs à refroidissement liquide

- Contrôle des fixations et fuites éventuelles.
- Passage et fixations des durites (contacts possibles avec le châssis ou les parties chaudes ou mobiles)
- Liquide de refroidissement exclusivement à base d'eau (avec ou sans alcool)

Châssis

- Tubulaire ou poutre caissonnée : Absence de criques ou fissures
Bien regarder les réparations ou modifications : Soudures craquées ou rivets décollés peuvent provenir d'une déformation ou d'un choc
- Fixations des carénages (très sollicitées)
- Passage et protection de la chaîne de transmission
- Fixations et état des poignées du passager (très sollicitées) : fixation avec contre-plaque si posée sur carénage.

Carénage :

- Etat général et fixation
- Protection pour le passager et le pilote
- Taille et disposition des numéros de course
- Fixation des caméras éventuelles

Echappement :

- Fixation et état de l'échappement

NB : l'intérieur des pots se dégrade avec le temps et les vibrations, il est important de vérifier course après course l'évolution du niveau sonore pour corriger de façon préventive le bruit émis

Coupe-circuit pilote & feu rouge arrière :

- Présence et fonctionnement

Equipements :

- Les cuirs (intégral), bottes (malléole protégée), casques et gants en cuir.
- Equipement passager à surveiller : souvent plus usés que celui du pilote.

Points importants :

- Toujours avoir à l'esprit pendant un contrôle que la machine n'est pas seule sur la piste : toute fuite ou perte d'un élément est **un DANGER pour les autres concurrents.**

Une question ? appelez Laurent (06 03 98 93 41) : Merci et bon contrôle