

## 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 !  
Valable à partir de 2025 : 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).
- 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. 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.
- 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.
- 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 (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 → liste noire et vérification lors de la manifestation suivante.