

- Liste des points à contrôler -

1. **Garniture des palquettes de frein** : l'épaisseur minimum doit être de 2,5 mm. Toute moto munie de plaquettes présentant une ou des garnitures d'épaisseur inférieure ne pourra être acceptée, SAUF sur présentation d'un jeu de plaquettes neuves. Dans ce cas, une représentation de la moto se fera avant le prochain run, au plus tard.
2. **Course des leviers et pédales de frein** : en aucun cas, la course ne peut être interrompue par un obstacle, une butée quelconque (guidon, butée réglable, poignée caoutchouc,...) si la pression de freinage maximum n'est pas atteinte.
3. **Réservoir de liquide de frein** : en aucun cas, la sécurisation d'ouverture ne peut être supprimée. Le réservoir ne peut présenter aucun suintement ni déformation suspecte. Le réservoir d'huile de frein avant ne peut présenter une capacité inférieure à celui d'origine. Le contrôle du niveau doit être possible sans démontage (transparence, œilleton,...).
4. **Tuyau de raccord « godet /maître-cylindre »** : celui-ci ne doit présenter aucun suintement, aucune amorce de rupture, aucun pli, aucune craquelure.
5. **Liquide de frein** : en fonction du degré d'usure des plaquettes, le niveau de liquide doit être correspondant. Une coloration trop sombre du liquide, dénotant un vieillissement excessif, ne pourra être accepté, particulièrement sur les motos à caractère hypersportif.
6. **Colonne de direction** : rien ne pourra freiner (hors amortisseur de direction) ou interrompre la rotation de butée à butée. A butée, un espace suffisant doit être réservé entre le guidon et le réservoir.
7. **Poignée d'accélérateur** : aucune résistance ou interruption de course ne pourront être constatés à la fermeture des gaz.
8. **Commandes aux pieds et tringleries** : La fixation de platine au cadre doit être réalisée sans jeu, sauf présence de « silent bloc », ainsi que la fixation des repose-pieds sur ces platines. Les contre-écrous de réglage de tringlerie devront être serrés. Celles-ci ne pourront présenter aucun jeu excessif.
9. **Pot d'échappement** : Le pot doit être fixé directement au cadre de manière efficace, en bon état et indépendamment du reste de la ligne d'échappement. Les conducteurs de motos munies d'un échappement « racing » ou d'origine modifié se verront signifier l'obligation de munir leur pot d'un système limiteur de bruit - communément appelé « db Killer ». Tout silencieux adapté doit être solidement fixé. En cas de litige ou d'exclusion de la part de la direction du circuit, le client ne pourra

invoquer une quelconque responsabilité du contrôle technique.

10. **Pneus** : toute moto équipée de pneumatiques présentant une usure extrême, coupure ou autres dégâts apparents sera refusée. Les pneus ayant été réparés à l'aide de mèche ne sont pas admis.

11. **Chaîne** : toute moto équipée d'une chaîne présentant un jeu excessif sur la couronne, dénotant ainsi une usure excessive, ne pourra être acceptée. Il en sera de même pour toute chaîne manifestement mal entretenue. (rouille importante, point durs,...)

12. **Carénages** : ceux-ci devront être fixés de façon sérieuse ou être démontés.

13. **Conduites de fluides divers** : toute conduite – durite - de liquide (eau , huile) doit être en bon état et leur fixation doit être sécurisée par un moyen mécanique inaltérable à la température.