

RÈGLEMENTS FORMULA 500 TRADUCTION INTEGRALE ISR

Traduction paragraphe par paragraphe de Francis Tremblay

LA CLASSE F-500 (À L'EXCEPTION DES RÈGLEMENTS DE SECURITÉ) SERONT GELÉES JUSQU'À 2019.

NOTEZ BIEN: CE DOCUMENT À LA FIN CONTIENT 2 PAGES DE PIÈCES GÉNÉRIQUES LÉGALES (JOBBER) DE REMPLACEMENT MISE À JOUR.

RÈGLEMENTS GÉNÉRAUX

1. La motoneige doit être conforme aux règlements généraux et exigences.
2. La motoneige doit provenir d'un modèle Polaris Indy 400 et /ou 500 de 1989 à 1992 à carburateur. Toute variation de modèles comme Deluxe, SKS, SP et Standards sont permis. Les modèles Indy Trail sont interdits.
3. Le manufacturier du Cab moteur et logo peuvent être différents.
4. La diminution du poids soit par chaleur, acide, perçage, meulage, jets de bille de verre/sable, grenailage, substitution ou élimination totale est interdite sauf si autrement spécifié.
5. Poids minimum : 400 lb (181,8kg)
6. Largeur globale maximale : 48 pces (114.3cm)

MOTEUR

1. Aucune composante du moteur peut être altérée ou changée ou élargie des spécifications originales soit du manufacturier (OEM) de ce dit moteur, ainsi que l'ajout de composantes additionnelles sur celui-ci ou également aucun moteur sera accepté.
2. Le modelage à un moteur modèle (Blue printing) est formellement interdit. Aucuns matériaux de quelque manière que ce soit ne peut être enlevé. Ceci inclus le polissage, le port correspondant (port Matching), ébavurage (deburring) jet de billes de verre ou sable sur les surfaces donc l'objectif est de balancer le moteur ou toutes autres raisons.
3. Aucun changement à la dimension du moteur ne peut être fait par l'entremise d'ajustement au niveau des points d'étanchéité. Les joints d'étanchéité peuvent être ajustés mais doivent demeurer dans les épaisseurs originales du manufacturier (OEM).
4. Alésage maximale du cylindre pour réparation et ou usure est de 0.020 pouces ou 0.50 millimètres.
5. Pistons acceptés : Les originaux pour le moteur (OEM), SPI ou Kimpex les segments et les joints d'étanchéité sont acceptés également comme remplacement.

6. Les remplacements de la soupape à glissières (slide valve) et les jets principaux sans aucunes modifications sont permis en formule 500. Aucune modification au corps du carburateur n'est permise.
7. Aucune pompe à essence ne peut être ajoutée.
8. Le système de lubrification du moteur (pompe à l'huile) et caisse de résonance et l'entrée (bol à air) peuvent être retirés.
9. Le thermostat peut être retiré.
10. Le système de refroidissement doit être entièrement original et demeuré dans les localisations d'origine (OEM).
11. Les bougies connecteurs, câbles à bougies, peuvent être autres que celle d'origine.
12. Le système d'échappement originale (OEM) pour le modèle doit être dans les emplacements d'origine également. Le système de silencieux tuyaux interne (stringer) peut être enlevé et remplacé par un tuyau de n'importe quelle grandeur et longueur. Le système d'échappement doit avoir un silencieux conforme aux règlements ISR. Le coussinet sphérique (Ball socket) faisant parti de la chambre d'expansion peut être réparé et/ou remplacé mais doit demeurer dans les spécifications d'origine (OEM). Aucune autre modification n'est permise.
13. Le collecteur d'échappement (Y-Pipe) ne peut être réparé ni modifié.
14. Le moteur doit demeurer dans les emplacements d'origine et aussi sur la plaque originale ainsi que les supports, les limiteurs de couple (torque-Rod) sont acceptés.

PROPULSION

1. L'embrayage primaire doit être une Polaris type P-85
2. Tout embrayage secondaire commercialement disponible ainsi que leurs composantes internes sont permises.
3. Les embrayages et leurs composantes peuvent être modifiées (Classification micro Belmont tour) type démontage rapide (quick ci ange) sont permises à condition qu'ils soient basées sur l'embrayage Polaris type P-85
4. Le carter chaîne (Chain case) et l'arbre de la chenille (Track Shat) doivent être d'origine et demeurer dans l'emplacement d'origine. Aucune modification ou diminution de poids ne sont permise. Le rapport d'engrenage (socket ratio) peut être changé. Le système d'entraînement par courroie est interdit.
5. L'arbre d'entraînement primaire (Jackshaft) muni d'un chemin clef (key peut être remplacé par un modèle identique dans le même matériel muni de cannelures (spline)
6. Tout arbre d'entraînement primaire (Jackshaft) d'apparence original (OEM) solide et de même matériel (acier) peut être utilisé.
7. Tout disque de frein original (OEM) de 8 pouces (20.3cm) et avec un moyeu en acier peuvent être utilisés. Le disque ne peut être modifié dans la zone de contact des plaquettes de freins. Aucun disque à vague (Waves) sont permis. Aucun moyeu en aluminium ou titanium sont permis.
8. Tout maître-cylindre de frein (master cylindre) commercialement disponible sont permis.

9. Tout étrier d'agencement direct (direct fit) classification de Polaris seront acceptés. L'étrier doit se fixer dans les emplacements originaux du carter de chaîne par contre l'étrier peut être modifié pour se fixer sur le carter de chaîne.
10. Un conduit de ventilation pour fin de refroidissement au système de freinage et permis à l'intérieur du capot. ***UN CONDUIT DE VENTILATION POUR FIN DE REFROIDISSEMENT AU SYSTÈME DE FREINAGE PERMIS À L'INTÉRIEUR DU CAPOT.***

SUSPENSION AVANT (SKIS) DIRECTION

1. Les composantes de suspension avant et direction doivent être originale (OEM) pour le modèle sauf si cela est spécifié AUTRE
2. Les tiges à rayon (radius rod) les embouts (tie rod) peuvent être modifiés ou remplacés.
3. Le décalage (offset) maximal permis est de un pouce (2.54cm) . Cette mesure est prise au centre de la cloison avant (bulkhead). Exemple : 23 pouces (58,4cm) partant du centre de la cloison jusqu'au skis extérieurs (droite) 22 pouces (55.9cm) du centre de la cloison centrale au skis extérieurs gauche -7 45 pouces (144.3cm) avec un décalage totale de pouce (2.54cm) .
4. Seuls les points de montage originaux (OEM) sur le châssis peuvent être utilisés pour la suspension avant ainsi que leurs amortisseurs.
5. Tous ressorts d'amortisseurs sont permis ainsi que des ajusteurs de ressorts. Les ressorts en Titane sont interdits.
6. Le seul amortisseur permis est le Polaris de pièce 704 144. Les amortisseurs doivent être originaux (OEM) pour le modèle ou par des pièces de remplacement désignées par L'ISR (voir documents à la fin).
7. La barre stabilisatrice peut être remplacée mais doit être montée dans les emplacements d'origine (OEM) et elle doit traverser la cloison (bulkhead) au même endroit.
8. Les courroies limitatrices sont permises à condition que la course descendante de la suspension doit avoir un minimum de 2.5 pouces (6.35cm) avec le conducteur installé sur le siège. La course est mesurée sur parechoc avant
9. Les composantes de suspension peuvent être renforcées mais aucun changement à la géométrie n'est permis sauf le carrossage (camber).
10. La colonne de direction ainsi que le guidon peuvent être relocalisés et/ou remplacés. Diverses extensions sont permises sur les deux items mentionnés pour ergonomiser le conducteur. La partie inférieure de la colonne de direction doit être sécurisée avec quatre (4) boulons. Un minimum d'un (1) boulon doit être dans les trous d'origine (OEM) qui fixe celle-ci. Le guidon et la colonne de direction doivent être de même matériel que celui d'origine (OEM) avec la même épaisseur murale ou plus en ayant le même diamètre extérieur que les composantes d'origine (OEM). L'utilisation de joints universels est strictement interdite.
11. Le levier d'accélérateur peut être remplacé mais le mécanisme doit demeurer direct et actif avec le pouce et doit être monté sur le guidon partie arrière, côté gauche.

SKIS ET CARBURE

1. Tous skis originaux pour la marque (OEM) sont permis. Par contre ils doivent être conformes aux règlements généraux de compétitions.
2. La longueur minimale à plat des skis doit être de 14 pouces (35.6cm). Largeur minimale du skis 3.25 pouces (8.3cm).
3. Tout renforcement sur le ski est permis à condition qu'ils soient sur la partie supérieure de celui-ci.
4. La longueur maximale du carbure est de 6 pouces (15.2cm) et doit être continue sans autre matériaux aiguisés.

SUSPENSION ARRIÈRE CHENILLE

1. Les composantes intégrales de la suspension ainsi que celle-ci doivent être originales (OEM) et stock pour le modèle sauf si spécifié autrement.
2. La suspension arrière doit maintenir un minimum de débattement de 2 pouces (5.1 cm) verticale avec le conducteur assis sur le siège.
3. Des trous additionnels peuvent être percés dans le « tunnel » pour changer les locations des supports de suspension (swingarm). Par contre le nombre de trous ne doit pas être exagéré car cela constituera de la diminution de poids ce qui est interdit. Les ressorts de la suspension arrière, peuvent être remplacés et/ou modifiés. Les ressorts de suspension arrière en Titane sont interdits.
4. Les amortisseurs arrière doivent être originale (OEM) pour le modèle ou par des pièces de remplacements designés par l'ISR (voir documents à la fin).
5. L'amortisseur avant de la suspension arrière peut être retiré.
6. L'amortisseur arrière de la suspension arrière peut être relocaliser.
7. Le mécanisme de limitation de la suspension arrière (support avant et arrière) peuvent être remplacés ou modifiés. Les mécanismes de limitation ou d'ajustements à distance sont interdits.
8. Les roufrites de suspensions marginales peuvent être ajoutés ou enlevés ainsi que leurs supports.
9. Un système de lubrification est permis.

CHENILLE ET TRACTION

1. Toute chenille commercialement disponible ayant les dimensions de 15 pouces (38.1 cm) sont permises. La longueur minimale des languettes (battes) doit être de 0.5 pouces (1.27cm).
2. Le moule de la chenille doit être utilisé comme il a été fabriqué. Aucune incision, coupage, collage ou toute autre modification ne sont permises.

3. Il est interdit de souder sur les plaques de soutien et ou d'installer sur ceux-ci des produits de traction (hooker plates).
4. Les crampons installés directement en dessous des rails de suspensions sont interdits. Les produits de tractions doivent être conformes aux règlements généraux du sprint ovale.
5. Les crampons en Titane sont interdits.
6. Les plaques de soutien des crampons (backing plates) peuvent être en acier, aluminium ou plastique seulement. Aucun autre matériel n'est permis.

CHASSIS ET TUNNEL

1. Le châssis doit être un Polaris Indy 500 1989 à 1992 inclusivement. Le châssis doit être renforcé.
2. Le capot, parebrise, cuvette (belly pan) , siège,, réservoir d'essence , marche pieds peuvent être remplacés ou modifiés.
3. Le câblage, tableau de bord, lumière, pare choc, réservoir à l'huile peuvent être enlevés.

ALLUMAGE ET ÉLECTRICITÉ

1. L'allumage doit être originale (OEM) pour le modèle. Aucune modification n'est permise. le volant (flywheel) ne peut être diminuer de poids.
2. Les instruments, gauges, et pfiare peuvent etre enlevés.
3. Les systèmes d'acquisitions de données sont permis pour la gestion du moteur seulement. Aucun moyen d'acquisitions de données de châssis ne sont permis. Les caméras de type Go-Pro sont permises et peuvent être installées dans n'importe laquelle position. (clarification) les 'tachometre de type acquisitions de données (playback) pour enregistrer le RPM du moteur seulement sont permis, aucune autre forme d'acquisitions de données est permise sur une motoneige durant un programme de course. Clarification : les tachymètre ayant la possibilité d'enregistrer une multitude de fonctions , devra être utilisé en mode tachymétrie seulement. Aucun autre capteurs ou cueilleur de données ne sont permis,
4. Une lumière arrière approuvée DOT au LED doit être installée et être fonctionnelle en tout temps et ce, malgré que le moteur ne soit pas fonctionnel.

