Réglementations TSR 2018

Début des inscriptions : 9h

Fin d'inscription : 11h00

Après 11h l'inscription est 10\$ de + par classe si le départ de celle-ci n'a pas été donné)

Piste 3 ou 4 tracks de large

Longueur de la track : 660 pieds

Départ : sur poussière de roche ou sable ou neige travaillée mécaniquement

- Pines acceptées ne dépasse pas plus de $\frac{3}{4}$ + du pont
- Pas de wippage (réchauffage) sur le départ !!!!!
- 2 personnes max par machine incluant le chauffeur
- On place la machine, on a le droit à **UN** coup de gaz pour placer la strap et on est prêt
- Apportez vos stands avec protecteur pour réchauffage dans les puits
- Kill switch et plastron obligatoire pour toutes les classes
- Gaz tecké partout sauf PROMAX et OUTLAW (norme DT-15)
- Fond de point dans toutes les classes et pour tous les inscrits
 - une première position donne 10 points
 - une deuxième position donne 7 points
 - une troisième position donne 4 points

P.S. : Toute personne qui font une montée complète = 2 points alloués automatiquement.

Track : set up 3 ou 4 de large, les promoteurs décident, en fonction du nombre de participants, quel principe d'élimination utilisé ! C'est clair qu'à 200 inscriptions c'est plus radical qu'à 100. On prône la double élimination.

N.B : les finals sont tjrs uniques quand même.

Inspection : En début de journée inspection allégis. Visuelle et sécurité à première vue. PROMAX & OUTLAW aussi inspection de sécurité du pont ! Les tests de gaz sont aléatoires dans la journée en revenant d'une montée ainsi que passer à la balance selon les demandes du promoteur.

On teck le gagnant de la classe direct après la finale qui ne retourne pas à sa remorque.

Classes offertes :

Les classes : Prostock, Trail Max ou classe locale sont optionnelles selon le promoteur. Pas de fond de point, s'il y a assez de motoneiges pour ouvrir la classe, libre au promoteur de le faire.

NB : Tous les 4 temps OEM sans turbo, sont inclus dans nos classes normales stock.

Les poids des machines stocks selon le blue book. S'il n'y a pas 3 machines dans une classe, la classe est abandonnée pour la journée. Si pour une bonne raison un promoteur n'a pas la balance (mais on prône de l'avoir) pour ces rares cas, on se fie au bon jugement du teck !

- 600 stock : inclus les 4 temps stock sans turbo OEM inclus ** test de compression si y a un doute **
- 600 imp
- 700 stock
- 700 imp
- 800 stock : **FST 750 turbo OEM aucune modification accepté**
- 800 imp
- 1000 stock : **** inclus les machines vendu avec turbo OEM ****
- 1000 imp : FST 750 turbo OEM (antilag accepté)
- 4 temps improved : classe 1000 imp et - (accepté)
- Open : classe 4 temps improved (accepté)
- Pro Max : (1 power adder)
- OUTLAW : (2 power adder et +)

Règlement vérifié pour le stock :

- Échappement OEM (**baffel toléré**).
- Bore and stroke d'origine
- Aucun porting, ni polissage d'exhaust seul les marques d'ébavurages de reconstruction sont acceptés
- Suspension d'origine de la machine dans les trous originaux de la machine
- État de machine de OEM : (exemple vérifié : globe de lumière doivent être là, filage aussi pas obligatoire d'être branché, banc oem non altéré, etc.)

P.S : reed valve after market toléré, filtreurs acceptés, boondocker accepté boîte à air vider avec accessoires aftermarket - Pour les 800 etec les kits injecteurs vendu Quick plug de : <http://www.straightlineperformance.com/> est accepté

Pour les 4 temps sans turbo OEM sont tous considérés 600 stock et on prend le poids déterminé au nombre de cylindres. Toute machine vendue avec turbo OEM sont classés 1000 stock sauf 750 FST est 800 stock maintenant. N.B : La machine vendue turbo stock OEM doit avoir Muffleur OEM (on va mesurer attention et **son sujet à être inspecté conforme avec un test de décibel mètre**) ECU OEM, intercoller oem, tuyaux d'air oem, filtre à air oem, waste gate libre oem et fonctionnel, turbo OEM, et aucun antilag de toute sorte que ce soit.

Pour les 4 temps turbo dans le stock : MAX RPM CLUTCHING 4800 RPM

Règlement vérifié de l'improved :

- On mesure les cc
- Aucun power adder
- Tinqué original fonctionnelle
- Suspension dans les trous d'origines mais preuve être rallongé avec des pièces disponibles sur le marché (suspension walh et PROLINE non-accepté)
- Carburateur original de la machine (on peut les percés)
- Imp 1000 et + (carburateur aftermarket acceptés)
- Pas de ski de prostock
- Pas le droit soudé les bases de moteur au niveau des cages Reed valve.
- Feu msd et sttutter box (1000 imp et +)
- Exaulst : baffel (carrotte) obligatoire pour tous les 2 temps

Les 4 temps OEM sans turbo. Les exaulst peuvent être straight ou peuvent sortis sur le côté mais pointées vers le bas et vers l'arrière de la machine. **Les poids des 4 temps sont déterminés selon le nombre de cylindres : 650lbs un 2 cylindres, un 3 cylindres est 700 lbs et un 4 cylindre 750 lbs.**

Pour cette année le poids des 3 cylindres 2 temps sont diminué de 25 lbs *

Aussi dans l improved notre association accepte : à partir de la classe 700 imp et + : les yam-charger. A partir du 800 imp et + : les F7 avec base d'origine monté 800 cc. On accepte à partir du 1000 imp: les ZR 900 avec la base d'origine monté 1010 cc et les XP 830cc-XP 860cc- XP 1000cc , les F7 avec moteur 1000 OEM articat , etc . **Bref tout cylindre OEM modifié ou aftermarket est accepté et classé improved selon leur CC respectif :**
Au bon jugement du teck

Nouveau : toutes machines fuel injection 2 temps OEM peuvent ajouter des injecteurs de + (comme le droit qui est donné au 800 ETEC)

Règlement vérifié de l'improved 4 temps 825 lbs:

LE SEUL TURBO ACCEPTER ET QUI PEUT ETRE AJOUTÉ SUR TOUS MODELES DE MOTONEIGE 4 TEMPS SANS TURBO OEM EST ; Turbo OEM 3007-806 non altéré, ni polie.

- Antilag accepté pour tous
- Classe 1000 improved et moins accepté
- 4 temps aspiration naturelle modifié le poids accepté est 625 lbs.
FILTRE EXTERNE ACCEPTÉ ET ECHAPPEMENT DIRECT ACCEPTÉ
- Pourquoi 825 lbs ?? C'est qu'on veut rester compétitif pour les gens l'OPEN car on permet de s'y inscrire

Règlement vérifié de l'open :

- 1050 cc max pour cette classe
- UN power adder peut être ajouté seulement sur les machines 2 temps sortie 1000cc et moins. Ces machines ont le droit à un turbo tant que l'admission dépasse pas 60 mm et sans taper. Une restricteur plate pourrait être utilisé pour limiter admission. Aucun supercharge.
- Classe 4 temps improved accepté à 825 lbs
- 4 temps aspiration naturelle (625 lbs)
- Notre association accepte : Toutes machines qui se qualifie 800 imp et – (qui ont une bouteille de NOS peuvent s'inscrire OPEN)

Règlement vérifié du Pro max (1 power adder) 625 lbs :

- Gaz non-tecké (alcool méthanol accepté car c'est une gazoline)
- Kill switch obligatoire et piton style d'arrêt d'urgence sur les poignées
- Frein sur le shaft d entraiment du pont obligatoire
- Garde clutch heavy duty
- Pont inspecté au préalable

N.B. : tu peux mettre le nombre d'injecteurs que tu veux... sauf un seul récipient possible pour le gaz.

Règlement vérifié dans OUTLAW :

- Motoneige avec 2 skis et un pont
- Power adder multiples et peuvent être combiné
- Piton style d'arrêt d'urgence sur les poignées
- Frein sur le shaft d entraiment du pont obligatoire
- Garde clutch heavy duty
- Nitro-methane si il y a lieux: straps de sécurités approuvées sur les cases moteur.
- Pont inspecté au préalable et longueur de pines illimitées

Important de noter :

Définition de pont inspecté dans pro max et outlaw : au début chaque évènement, si des pines sont manquantes sur un pont standard (qui n'est pas Cote R) car elles sont arrachées du pont, ou tout simplement que le pont de tout genre montre des signes de fatigue : on ne peut pas courir. Ps : gérer cas par cas au bon jugement du teck

Dans les classes PROMAX et OUTLAW : étant donné les choix fait au niveau des essences par certains participants qui accroît les dangers possibles. Les participants s'engagent et déchargent les promoteurs de toutes responsabilités morales et effectives. Aussi les participants sont responsables en totalité de leur machine et de tous dommages matériels et humaines que celle-ci puissent causer.

Le promoteur de la journée a le dernier mot sur les classes offertes. Les exceptions acceptées de la journée devront être votées par les gens de la classe touchée (un commun accord entre le promoteur et teck avant de présenter l'exception est nécessaire)

Les conduites antisportives ne seront aucunement tolérées. Ça commence sur la piste, le chauffeur ainsi qu'un nombre maximum d'aidant choisi par le promoteur auront le droit de ce présenté sur la ligne de départ. Le but premier est d'accélérer le déroulement.

Nouveau : C'est le teck et le promoteur qui ont juridiction sur tout, que ce soit d'ordre disciplinaire ou autre. Et appliquera les sanctions appropriées s'il y a, peu enlever des points ou tout simplement expulser les faussaires

La notion de protêt existe voir le teck à cet effet.

Le Teck de la série est Guy Meunier. Advenant un empêchement de celui-ci à une des manches. Le promoteur pourra en nommer un d'office mais doit être approuvé au préalable par Guy Meunier lui-même.

Ces règlements ne donnent aucune responsabilités morales, matériels et n'incrimine en rien l'auteur de ceux-ci et ce de même pour les promoteurs du fond de point.