



- Hauteur des pines 3/4 : ne dépassant pas plus de $\frac{3}{4}$ + du pont...
Mesure prise à partir de la palette la plus basse. (non applicable en Promax 55 et Outlaw)

- Aucun réchauffage sur la ligne de départ. On place la machine, on a le droit à UN coup de gaz pour placer la courroie et on est prêt. Après 1 avertissement, si on se fait ré-avertir on a une défaite automatique peu importe le moment de la journée, si c'est en final on est troisième automatiquement (Jugé par le directeur de course qui donne le départ)

Important : Toujours utiliser vos stands avec protecteur pour le réchauffage et ce même à votre remorque. De plus la kill switch doit être toujours autour du poignet de celui qui la démarre la motoneige

- kill switch et plastron obligatoire pour toutes les classes TSR
- Gaz tecké (norme DT-15 ou DT-64)
- Fond de point (s'il y a lieu) dans toutes les classes et pour tous les inscrits.
 - une première position donne **4 points**
 - une deuxième position donne **3 points**
 - une troisième position donne **2 points**

P.S. : Toute personne qui font une montée complète = **1 points** d alloué

Pour qu'une classe est lieux ça prend minimum 3 machines.

2 Classes pour la relève (enfant)

- **Classe relève stock 200 (200 cc et moins)**

- **Classe relève OPEN 300 (300 cc max) :**
Apparence d'une motoneige, pont 136 pouce max, aucun kit de NOS, poids minimum 425lbs chauffeur inclus

Défaite vs élimination :

A 3 couloirs **standard :** On déroule le tableau au complet 1 fois avec le principe (gagnant-défaite-défaite). Ensuite aux deuxièmes tours et ce jusqu' à la toute fin c'est (gagnant-défaite-éliminer). Quand on a 2 défaites on est OUT également. Final unique

A 3 couloirs **accéléré :** On déroule le tableau avec le principe (gagnant-défaite-éliminé). Final unique

A 4 couloirs : on déroule toute la journée sur le principe de (gagnant-gagnant-éliminé-éliminé)

Inspection :

En début de journée inspection allégis. Visuelle et sécurité à première vue. Les tests de gaz et vérifications de pont sont aléatoire dans la journée soit en revenant d'une montée ou en attente au départ. Toute les premiers et deuxièmes passent à la balance a moins d'avis contraire... On teck tous les gagnants(tes) de leur classe directe après leur final, on ne retourne pas à sa remorque sinon on est disqualifié (à

Moins qu'il leur reste des classes à compléter pour cette machine

Classes offertes :

- **stock 200 et OPEN 300 : 14h et 16h**
- **600 stocks : inclus les 4 temps stock sans turbo OEM inclus sauf Apex et RX1**
- **600 imp : (aucun 4 temps)**
- **700 stock (Apex et RX1)**
- **700 imp : (aucun 4 temps)**
- **800 stock**
- **4 Temps imp non-Turbo : (aucun 2 temps)**
- **800 imp : (mixte 4temps et 2 temps)**
- **1000 stock (850 turbo)**
- **1000 imp**
- **4 temps imp (1000 imp et moins accepté)**
- **Pro mod-OPEN**
- **OPEN-OPEN TSR : (Nouveau 2 temps uniquement)**
- **PROMAX 55**
- **OUTLAW EXTREME**

(Les classes : Prostock ou les classes locales (Trail 2 temps et Trail Turbo) sont optionnelles selon le promoteur. Pas de fond de point, si y a assez de motoneiges pour ouvrir la classe, libre au promoteur de le faire ou non.

NB : Les poids des machines stocks selon le blue book. S'il n'y a pas 3 machines dans une classe, la classe devrait être abandonnée pour la journée ! Si pour une bonne raison un promoteur n'a pas de balance, on fit au bon jugement du teck !

STOCK :

- état de machine de OEM : (exemple vérifié : globe de lumière doivent être là ainsi que le filage, banc OEM ne doit pas être modifié ni altéré)
- échappement OEM (baffel toléré pour les 2 temps uniquement
- pare étincelle peut-être enlevé pour les 4 temps).
- bore and stroke d'origine (pistons aftermarket tolérés)
- 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

Spécification pour 2 temps :

Reed valve after market, boondocker/powercommander, filtres acceptés, boîte à air vidé avec accessoires aftermarket (toléré)

- Pour les 800 etec, les kits injecteurs straight line ne sont pas acceptés classe stock

Spécification pour 4 temps

- Pour les 4 temps atmosphérique OEM sont tous considérés 600 stock ** test de compression si y a un doute**

-Tout machine vendu avec turbo OEM sont classés 1000 stock sauf 750 FST est 800 stock maintenant en respectant ce qui suit :

La machine vendue turbo stock OEM doivent avoir Muffleur OEM (on va mesurer attention et son sujet à être inspecté conforme avec un test de décibel mètre), ECU OEM, intercooler oem, tuyaux d'air oem, filtre à air oem, waste gate libre et fonctionnelle, turbo OEM, et aucun antilag .

IMPROVED 2 temps :

- Aspect visuel esthétique OEM de la machine doit être respecté. Cabine allégis toléré mais on garde l'aspect original de la machine.
- on mesure les cc (bore et stroke additionné)
- aucun power adder
- porting accepté
- suspension OEM dans les trous d'origines mais preuve être rallongé (159 maximum)
- à partir du 1000 imp : carburateur aftermarket, cylindres & têtes aftermarkets, feu msd et sttutter box... (accepté)
- le poids des 3 cyl & du 4 cyl 2 temps est de 750 lbs
- Toutes machines fuel injection 2 temps OEM peuvent ajouter
- ****Nouveau**** Le réservoir a gaz doit avoir l'aspect original de la machine, mais peut être compartimenté La tique a l'huile sur un 2 temps ne peuvent pas être utilisé comme réservoir a gaz. Les pertes d'essences seront contrôlés a l'inspection avant les courses. Si une installation est jugée dangereuse, vous ne pourrez pas vous inscrire.
- ****Nouveau**** 850 Turbo sont classé 1000 imp *dès* qu'il y a des modifications ****** (au bon jugement du teck)

Ce qui peut être toléré dans les classes improved :

----- à partir du 800 imp et + : les F7 avec base d'origine monté 800 cc.

----- à partir du 1000 imp: FST 750 turbo avec antilag , 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 arctic cat, etc Bref tout cylindre OEM modifié est accepté et classé improved selon leur CC respectif. De plus, le calcule bore et stoke pourrait être fait pour mettre la machine dans la bonne classe. (à discrétion du teck)

4 temps non-turbo imp :

- **Aspect visuel OEM de la machine doit être respecté Cabine allégis toléré mais on garde l'aspect original de la machine.**
- **Bore et stroke OEM**
- **Porting accepté**
- ****Nouveau** Le réservoir a gaz doit avoir l'aspect original de la machine, mais peut être compartimenté**

- **suspension OEM dans les trous d'origines mais preuve être rallongé (159 maximum)**

- **Throttle body OEM percé accepté**
- **pas de ski de prostock**
- **aucun power adder ajouté**

- **les 4 temps OEM sans turbo. Les exaust peuvent être straight idéalement sortis sur le coter pointées vers le bas et vers l'arrière de la machine ou vers le haut tout simplement.**

- **Les poids des 4 temps sont déterminé selon le nombre de cylindre : 650lbs un 2 cylindres, 3 cylindres et 4 cylindres sera de 700 lbs.**

- **les yam-charger seront toléré dans cette classe**

N.B : Seront Jumelé avec les 2 temps à partir de 800 imp

4 temps improved Turbo:

- **Toutes machines OEM sans turbo munis d'un moteurs 4 temps pourront utiliser le turbo OEM 3007-806, ni altéré, ni polie...**

- Aspect visuel original de la machine doit être respecté. Cabine allégis toléré mais on garde l'aspect original de la machine car c'est une classe improved

- Bore et stroke OEM (Porting accepté)

- les 4 temps OEM turbo. Les exaust peuvent être straight mais devraient être sortis idéalement sur le côté pointé vers le bas et vers l'arrière de la machine ou tout simplement vers le haut tout simplement.

- ****Nouveau**** Le réservoir a gaz doit avoir l'aspect original de la machine, mais peut être compartimenté

- suspension OEM dans les trous d'origines mais preuve être rallongé (159 maximum)

- Throttle body OEM percé accepté

- ski de longueur standard qui s'apparente à ceux d'origines (toléré)

- FILTRE EXTERNE ACCEPTÉ

- le dépassement d'un cylindre a air de clutch (toléré)

- classe 1000 improved et moins accepté dans cette classe

- **Les poids des 4 temps sont déterminés selon le nombre de cylindres :**

*** 2 cylindres : 775 lbs**

*** 3 cylindres & + : 800 lbs**

- 4 temps aspiration naturelle est retranchés à 625 lbs.

PROSTOCK TURBO & OPEN

Pour les 4 temps :

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

- Châssis OEM et 159 maximum

- Les poids des 4 temps sont déterminés selon le nombre de cylindres :

* 2 cylindres : 705 lbs

* 3 cylindres & + : 730 lbs

Pour les 2 temps :

1050 cc max pour les 2 temps aspiration naturelle (poids classe open et 159 maximum)

OU

Sur les machines 2 temps un cc OEM standard qui se qualifie 1000 improved et moins. Un TURBO ou Supercharger, peut être ajouté. Le poids ainsi que les règlements de l improved sont applicable en lien avec le cc du moteur de la machine s'appliquera.

OU

Sur les machines 2 temps qui se qualifie 800 improved et moins. Un NOS est accepté. Le poids ainsi que les règlements de l improved 800 sont applicable.

OPEN-OPEN :

- Motoneige avec Moteur 2 temps (modifié)

- Gaz et longueurs de pines (non-vérifié)
- Poids : (non-vérifié)
- 1500 CC max
- power adder multiples et peuvent être combiné (NOS accepté)
- piton style d'arrêt d'urgence sur les poignées
- Si possible : Frein sur le shaft d entraînement du pont
- garde clutch heavy duty
- Pont inspecté au préalable (de longueur commercialement disponible)

**** Classe

Exclusivement réservé
aux 2 temps ****

PROMAX 55 (750 lbs) :

- Gaz tecké (C16-Q16 et VP import accepté)
- longueurs de pines (non-vérifié)

- Chassis OEM et 159 pouces maximum
- Aucun méthanol, alcool ou dérivé de celui-ci
- Kill switch obligatoire et piton style d'arrêt d'urgence sur les poignées
- Frein sur le shaft d entraînement du pont obligatoire
- Garde clutch heavy duty

Spécification spéciale qui s'applique à une motoneige avec moteur 4 temps :

- Moteur OEM modifié seulement avec un **TURBO donc la Wheel n'excède pas 55 mm**

*****Nouveau***** Les machines de la classe OPEN-OPEN sont directement acceptées dans cette classe ...

OUTLAW EXTREME :

- première RUN midi

- Moteur 2000 cc max munis de clutch de motoneige a courroie variable
- Pont (de longueur commercialement disponible)
- Longueurs de pines et essences (non-vérifié)
- 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

Important de noter :

Minimalement chaque coureur devrait inspecter votre machine ainsi que

vosre pont avant chaque événement surtout pour les machines de 200 hp et +...

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 : le promoteur peut vous empêcher de participer.

Dans les classes OPEN-OPEN OPEN MAX et OUTLAW EXTREME : étant donné les choix fait au niveau des essences et la présence de kit nitro qui accroît les dangers possibles. Les participants s'engagent à décharger le 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 voté par les gens de la classe visé

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.

La notion de protêt existe voir le teck à cet effet. Celui qui fais le protêt remporte la bourse du fautif s'il y a lieu.

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 aucunes responsabilités morales, matérielles, humaines, physiques et n'incriminent en rien l'auteur de ceux-ci. Car c'est le promoteur qui a l'entière responsabilité de son événement et choisi de son plein gré de prendre ces règlements.