Livre Des Règlements

<u>Saison 2014-2015</u>

******Le présent document est une traduction libre du livre de règlements de l'ISR de l'anglais au français. En cas de litige, d'ambiguïté, de demande de protêt ou tous autres problèmes, les règlements originaux de l'ISR (www.isrracing.org) prévaudront sur ceux de ce document.**

VERIFICATION ET CONTROLE

Ces RÉGLEMENTS GÉNÉRAUX s'appliquent à tous les types de sanction de l'ISR Racing et à toutes les classes sauf si indiqué. Tous les participants, coureurs et membres d'équipe doivent être pleinement conscients de ces règlements et doivent les respecter.

Les règlements sont destinés uniquement comme un guide pour la conduite de ce sport d'une manière uniforme d'une sanction a une autre.

Les règles de sécurités et les lignes directrices contenues dans ce document sont de la plus haute importance. Tous les participants doivent être concernés par la sécurité et se familiariser avec ces règles et lignes directrices. Cependant, ISR ne mandate pas, ne garantit pas ou assure la sécurité, même si les règles de sécurités sont appliquées et/ou respectées. De plus, chaque participant aux compétitions a la responsabilité d'évaluer les aspects de la sécurité des installations et des et doit assumer les risques de la compétition.

VÉHICULE D'URGENCE OBLIGATOIRE

1. Un véhicule d'urgence sous licence appropriée et équipé (c.-à-d., véhicule de secours ou ambulance) doit être sur le site de la course pour transporter les blessées vers un hôpital approprié. Ledit véhicule sera entièrement équipé et devra inclure des éléments tels que de l'oxygène, les premiers soins, de l'équipement pour les brulures, des attelles, planche dorsale et civière. Ce véhicule doit avoir tout l'équipement d'urgence.

CHANGEMENT AUX RÈGLEMENTS

1. Nouveau règlements, ajout ou corrections doivent être annoncés dans une publication officielle, un magazines ou une lettres envoyés aux membres. Après une telle annonce, les changements entrent en vigueurs et sont applicables.
2. Les conférences téléphoniques concernant des changements aux règlements seront suivies d'une lettre d'information aux affiliés concernés.
3. Après une rencontre concernant les règles, toute demande de reconsidérer une nouvelle règle exige un vote à la majorité des ¾ du comité pour approuver un nouveau vote. Et, une majorité de ¾ est également nécessaire afin de modifié le règlement.

DIVISIONS DE CLASSES

1. Toutes les inscriptions ne seront pas discriminées sur la base du sexe. N'importe quel membre qualifié peut participer dans les classes approuvées offertes dans toutes les compétitions sanctionnées.
2. Une motoneige sera admise à courir dans sa cylindré respective, ou désignée par la performance et dans les classes de plus grosses cylindrée ou de performance supérieure, sauf indication contraire dans les sections spécifique.

INSCRIPTION ET ENTRÉE

1. FORMULAIRES DE RENONCIACION SONT OBLIGATOIRES POUR TOUT LE PERSONNEL QUI ENTRE DANS LES ZONES SÉCURISÉS (PADDOCK, STAGGING, PISTE)
2. Chaque pilote soit d'être enregistrer auprès des officiels de la sanction et avoir signé son formulaire de renonciation avant que toute conduite en piste soit faite (Pratique ou course). Personne, sauf les pilotes officiellement inscrits peuvent courir ou pratiquer sur un site de course le jour de l'évènement.
3. Aucun remboursement d'entrée ou autres frais seront fait lors d'évènement après que la période d'inscription soit terminée, sauf si l'évènement est annulé ou reporté par une décision du directeur de course.
4. Chaque concurrent qui paie pour ses inscriptions ou sa carte de membre avec un chèque ou une carte de crédit est responsable du paiement et de tous les frais que la banque ou autre institutions peuvent avoir pour quelque raison que ce soit.
5. Les concurrents qui ne parviennent pas à effectuer le paiement de frais de participation son sujet à des mesures disciplinaire prescrite par la filiale ISR. Les concurrents peuvent être suspendus pour une période d'un an à compter de la date à laquelle la dette est payée. **A)** Si le concurrent bloque le paiement sur un chèque ou une carte de crédit, le concurrent a le droit de protestation ou d'appel

jusqu'à ce que le paiement soit complété. **B)** Les concurrents qui émettent des chèques sans provision doivent payer l'entrée et les frais prescrits intégralement avant la prochaine course ou dans les 30 jours, selon la première éventualité.

6. Les frais d'assurances ne sont pas remboursables.
7. Les frais de services régionaux ou suppléments d'assurances ne sont pas considérer comme faisant partie des frais d'entrée maximums.
8. Les droits d'entrée pour le pilote et les membres d'équipe seront règlementés par les sanctions.
9. L'horaire des évènements sera réglementé sur une base régionale.
10. Le nombre maximal de classe qu'un pilote peut participer sera réglementé sur une base régionale.
11. Toute classe peut être éliminé lorsqu'il y a moins de deux (2) inscriptions à la fin de la période d'inscription.
12. Tous les participants aux évènements doivent être parfaitement familiarisés avec les règles et les règlements, plus les règles des Promoteurs qui peuvent s'appliqués à n'importe quel évènement.

PILOTE ET MOTONEIGE

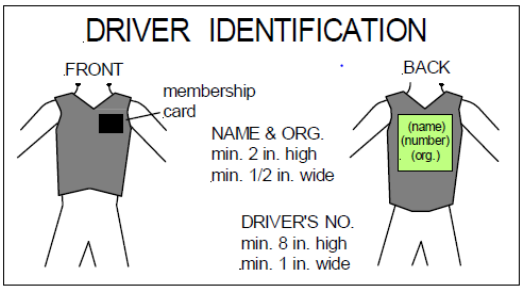
1. Un pilote et sa motoneige (châssis et moteur) sont considérés comme une unité et une fois que la classe a commencé, ne seront ni remplacé ni substitué. Si un pilote s'est qualifié sur une motoneige, il doit obligatoirement prendre la même motoneige pour les épreuves finales. Il ne peut substituer de motoneige.
2. Les pièces du moteur peuvent être remplacées lors d'une journée de course, à l'exception du carter (crankcase) et du vilebrequin (crankshaft) qui ne peut être remplacés.

IDENTIFICATION DES COMMANDITAIRES

1. Chaque fois que l'organisme de sanction ou l'évènement sanctionnés ont un commanditaire qui demande aux pilote d'avoir leur logo sur les équipements (motoneiges, remorque, habillement), tous les membres et promoteurs doivent satisfaire aux exigences de la commandite aussi longtemps que le numéro du pilote n'est pas compromis.
2. La taille recommandée pour tout logo de commanditaire ne doit pas dépasser seize (16) pouces carrés l'avant et vingt-quatre (24) pouces carré à l'arrière de l'uniforme du pilote.

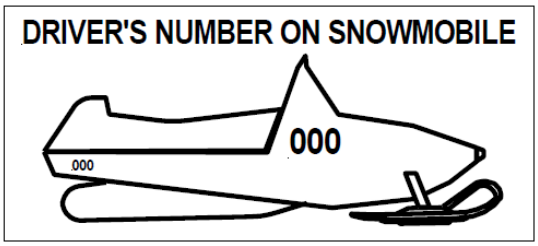
IDENTIFICATION DU PILOTE

1. Il y aura une suspension automatique pour les pilotes qui courent sue le numéro d'un autre pilote.
2. Tous les pilotes porteront leur dossard délivré ou un fac-similé de celui-ci. Les pilotes sont tenus de conservé les numéros de la motoneige et leur dossard dans un état visible/lisible (voir Illustration)



IDENTIFICATION DE LA MOTONEIGE

1. Le numéro assigné au pilote doit être affiché sur les deux (2) côtés du capot de la motoneige. Le numéro doit être d'un minimum de six (6) pouces de haut par ¾ de pouce de large. Les numéros doivent être affichés sur les deux côtés du tunnel, un minimum de quatre (4) pouces de haut. Ces chiffres doivent être affichés de façon permanente avant d'être autoriser à courir. (voir illustration)



INSPECTION DE SECURITÉ AVANT COURSE

1. CHAQUE INSCRIPTION EST SOUMISE A UNE INSPECTION A LA DEMANDE DU DIRECTEUR DE COURSE OU LE DIRECTEUR TECHNIQUE.
2. L'inspection de sécurité avant course est obligatoire à tous les jours de course. Passer l'inspection d'avant course ne garantit pas que la motoneige est conforme à toutes les règles de l'évènement.
3. Seules les motoneiges ayant passé l'inspection d'avant course seront autorisé sur la piste.
4. Toutes les modifications sont subordonnées à une inspection de sécurité par le directeur technique. Le directeur technique peut faire éliminer toute motoneige de la compétition qui ne répond pas aux exigences de sécurité.
5. Un équipement de sécurité endommagé ou cassé non détecté durant la course (n'incluant pas le killswitch) n'est pas motif de disqualification après la fin de cette course, sauf si un drapeau noir a été donné au fautif durant la course en question.

DÉMONTAGE OBLIGATOIRE

1. Peu importe si la motoneige a passé les inspections antérieures, le respect des règlements doit être fait lors de l'inspection d'après-course.
2. Une fois qu'une motoneige a été inscrite, elle peut être inspectée tout moment.
3. Le directeur technique sélectionnera les motoneiges pour le démontage et l'inspection obligatoire. Les pilotes amèneront leur motoneige directement à l'endroit indiqués après d'voir terminer la course. La motoneige doit rester d l'endroit indiqué jusqu'à sa libération par le directeur technique ou un membre assigné du personnel technique.
4. Le pilote et/ou ses mécaniciens devront effectuer le démontage à l'endroit indiqué par le directeur technique.
5. Tout pilote ne se rapportant pas à l'inspection technique sera disqualifié.
6. Les motoneiges inspectées ne seront pas remontés par le directeur technique ou les personnes assignées par celui-ci.
7. Le Pilote et/ou ses mécaniciens seront les deux (2) seul personnes autorisées avec la motoneige dans la zone d'inspection.
8. L'organisme de sanction n'assume aucune responsabilité pour les motoneiges mises en fourrière.

SCELEMENT DU MOTEUR

1. Les pilotes permettront la pose d'un ou plusieurs articles de scellement sur le moteur et/ou le châssis de leur motoneige de course. Enlever, briser, réutiliser ou changer les dispositifs de scellement, pendant l'évènement ou il a été installé sans le consentement du directeur de course pourrait entrainer le pilote responsable a passer devant le comité de discipline et entrainer une mesure disciplinaire. Un bris accidentel du dispositif de scellement doit absolument être signalé immédiatement au directeur de course et/ou directeur technique.

PRÔTETS

1. Tous les protêts formels doivent être faits par écrit, par un pilote inscrit à l'évènement, de la classe en question, sous une forme de protêt officiel et accompagnée d'une caution en espèces. (Les cautions de protêt peuvent varier d'une association a une autre) deux cent cinquante dollars (250.00$) sont recommandé.
2. Lorsque le protêt officiel est fait et la caution perçu, l'élément protesté doit être déclaré (une protestation générale ne sera pas acceptée), le démontage ne sera pas fait jusqu'à ce que la protestation soit jugée valide ou avérée justifié. Si après démontage ou vérification d'un officiel le protêt s'avère justifié, la caution sera remise au protestataire. Si le protêt s'avère injustifié, la caution sera remise au propriétaire de la motoneige qui a été l'objet de la protestation pour la gêne occasionnée. (Ça doit être fait avant que la motoneige soit libérée de l'inspection)
3. Il n'est pas nécessaire de formuler un protêt formel dans le cas d'infraction de conduite durant un évènement.
4. Le Directeur de course a le pouvoir de déterminer la validité d'un protêt.
5. Aucun protêt ne sera accepté s'il réfère à une décision ou un jugement du Directeur de course ou du Directeur Technique.
6. Il n'est pas possible de protester ou demander une inspection technique du matériel de chronométrage électronique.
7. Les protêts doivent être déposés dans un délai de trente (30) minutes après la fin de l'évènement ou dans les trente (30) minutes qui suivent l'annonce officielle des résultats de la classe en question, selon lequel survient en premier.
8. Les protêts correctement déposé doivent être adresses par la sanction avant de finaliser les résultats de la classe.

APPELS

1. Chaque organisation affilié à l'ISR doit, par écrit avoir un PROCESSUS D'APPEL spécifié et à la disposition des pilotes, des promoteurs ou de tout membre du personnel.
2. Un Pilote ou tout autre individu peut faire appel des décisions prises par les officiels de course, qui les concernent directement, mais seulement en conformité avec la procédure écrite par la sanction.
3. Si un coureur passe par tout le processus d'appel comme indiqué par la sanction et n'est pas satisfait, il/elle peut faire appel au comité des règlements pour le type de course.
4. Tous les appels doivent être faite par écrit et reçue par le président du comité des règlements au plus tard 15 jours après la décision portée en appel.

NOTE

Les infractions/disqualifications dans un course de drag, course ovale, enduro, cross-country, course sur

l'eau et speed runs seront transmises a tous les affiliées de l'ISR

NOTE

Pilotes, promoteurs ou toute autre personnel affilié à l'ISR qui a été banni des courses ou ont été sujet a d'autre pénalités majeur par un affilié et qui ont terminé le processus d'audience, la décision doit être respecté par tous les affiliés.

PRIX ET THROPHÉS

1. Tous les prix, trophées récompenses et contingence seront remis aux gagnants officiels ou leur représentants désignés à la clôture de l'évènement, Sauf si spécifiquement publié autrement.
2. Les pilotes ne sont pas tenus d'assister aux remises de prix, party de fin de saison ou autres cérémonies afin de recevoir leur prix. Cependant, il est fortement recommandé d'y participer à titre de courtoisie au promoteur.

PUIT ET PADDOCK/STAGING

1. Des vitesses raisonnables DOIVENT être respectées dans les puits et le paddock. Tous ces endroit sont des zone de prudence et ou la prise de conscience du pilote est nécessaires.
2. Le stagging est limités aux pilotes et à leur membre d'équipage qui se prépare à leur course. L'âge minimum pour les membres d'équipage est 14 ans. Toutes les personnes qui se trouvent dans cet endroit doivent avoir signé une renonciation pour l'évènement.
3. Il n'y a pas d'âge minimum pour les gens se trouvant dans les puits, le parking ou autres endroit. Il est cependant recommandé qu'ils aient signé une renonciation.

TEST, AJUSTEMENT, RECHAUFFEMENT ET PRATIQUE

1. Il est fortement recommandé que les zones de pratique (autre que la piste de course) soient utilisées.
2. Les tests du moteur et/ou de la motoneige doivent se faire dans une zone désignée seulement. Le pilote doit consulter le directeur de course afin de déterminer s'il y a possibilité de zone de test.
3. Les zones d'essai doivent être dans un endroit convenable, complètement libre de tout obstacle qui fournit les zones de décélération adéquates afin que les pilotes puissent ralentir en toute sécurité.
4. Les clôtures ne sont pas permises à la fin d'une zone de test.
5. Les officiel doivent fournir une supervision dans les zones de test ainsi que de contrôler l'accès celle-ci par les spectateurs ou autres personnes.

VEHICULE DE SUPPORT

1. Aucun véhicule motorisé n'est permit dans les zone de stagging ou de départ. Les motoneiges doivent retourner au puits de leur propre pouvoir. Seulement les motoneiges brisées peuvent se faire remorquer.

ABRIS TEMPORAIRES

1. Les concurrents ne doivent pas utiliser des abris temporaires tels que des tentes, parasols ou autres structures en matériaux inflammables. Ces équipements doivent avoir une preuve de test de résistance aux flammes pour l'inspection par un officiel de course.

ANIMAUX

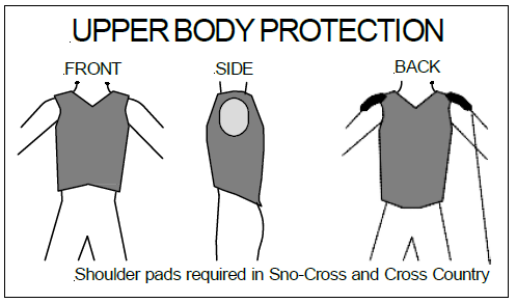
1. Aucun animal agressif ne sera toléré sur un site de course.

EQUIPEMENT DE PROTECTON DU PILOTE

Il est de la responsabilité du pilote de sélectionner les équipements de protection qui sera conforme aux lignes directrices de l'ISR et fournir une protection adéquate. Même si le comité des règles de courses de L'ISR à développer des lignes directrices, L'ISR ne cautionne ni ne garantit certains produits ou fabricants d'équipement de protection. Les coureurs devront se fier à leur propre jugement dans le choix de casques et d'autres équipements de protection.

1. Peu importe que les équipements du pilote aient passé une inspection antérieure, le respect des règles doit être fait lors de l'inspection après-course.
2. Les casques intégraux de type «Full-Face » sont obligatoires. Les casque ont une couverture complète et voir la norme SNELL 2010 ou plus récent. Les casques portant la norme européenne ECE22.05 sont également approuvés. Le casque doit être porté dans les zones de test et stagging. Le casque doit être correctement attaché en tout temps. Snocross : Tout opérateur de motoneige qui a moins de 18 ans, doit porter son casque pour tout mouvement avec la motoneige.

3. Les pilotes de motoneige à cockpit fermé doivent utiliser un casque approuvé par la norme SNELL SA.
4. (Ovale, Cross-country, enduro) Il est obligatoire que le casque ait un minium de soixante-quinze pour cent (75%) Orange international ou ''Blaze Orange''.
5. (Snocross, Course sur l'eau) Le casque doit être majoritairement composé d'orange international ou ''Blaze Orange''. Plus de 50% de sa surface, y compris l'ensemble de la visière doit être orange. Un modèle de 2 pouces par 3 pouces placé n'importe où sur le casque doit être en contact avec la couleur orange. Sur un casque typique de Snocross, il devrait y voir au moins 144 pouces carrés (12 x 12 pouces) d'orange.
6. Chaque pilote doit avoir cent quarante-quatre (144) pouces carrés de matériel orange international ''Blaze Orange'' sur le devant et l'arrière de son manteau dans toute les courses Ovales et Snocross. Ce règlement ne s'applique pas aux classes avec cockpit fermé.
7. Gants, veste et pantalons, ainsi que des bottes qui dépassent d'au moins six (6) pouces au-dessus de la cheville sont obligatoires.
8. Une protection des yeux est obligatoire; un masque de protection peut être nécessaire à la ligne de départ à la discrétion du directeur de course. Si des lentilles correctrices sont nécessaire pur conduire un véhicule à moteur, le pilote sera également obligé de les porter en course.
9. Des protections pour l'ouïe est obligatoire dans toute les clases ou les motoneiges ne sont pas de série modifiés) dans tout type de compétitions.
10. L'utilisation d'une veste protectrice pour le haut du corps est obligatoire. La veste doit courir toutes les zones du corps indiquées dans l'illustration. Il permettra de protéger le pilote dans les zone mi-corps et du dos et être capable de résister a la pénétration et de la force des impacts tout en absorbant les chocs. Les vestes de protection de type ''Motocross'' ne sont pas acceptés.
11. (Cross-Country, Snocross) Les protections des épaules doivent être ajoutées à la protection du haut du corps (voir illustration).



12. Les protections pour les genoux et tibia sont obligatoires. Ils doivent être portés sur les deux (2) jambes. Ils doivent être faits d'un matériel impénétrable.
13. Les protège-coudes sont fortement recommandés dans toutes les formes de courses.
14. Les protecteurs de cou (Type Leatt Brace ou autre) sont fortement recommandés dans tous les types de courses.

COMPETITION EN GENERALE

DRAPEAU

1. Il y aura une rencontre entre le signaleur en chef et les signaleurs de drapeau jaune avant le début d'un évènement donc il y aura une compréhension concernant les drapeaux jaunes.
2. Tout compétiteur qui n'obéit pas aux règles suivantes sera passible de disqualification et/ou d'une amende.

DRAPEAU VERT

1. Départ de la course ou signifie que la course est bonne et est en cours.

DRAPEAU JAUNE

1. Un drapeau jaune indique un accident ou autre incident, qui peut inclure l'obstruction de la piste. A) La zone d'un drapeau jaune est la partie de la piste comprise entre le premier drapeau jaune au point passé l'incident. B) Les pilotes doivent ralentir et observer la prudence dans une zone de drapeau jaune. C) Aucun dépassement n'est permit sur un drapeau jaune. D) La course reprend après avoir quitté la zone de drapeau jaune. E) Le pilote doit ralentir de manière à ce que la chenille ne quitte pas le sol lorsqu'il passe sur un obstacle (saut, bosses ou autre)

DRAPEAU ROUGE

1. Le Drapeau rouge signifie que la course s'arrête immédiatement peu importe la position des motoneiges sur la piste. Le drapeau rouge ne sera utilisé seulement si, de l'avis du directeur de course ou du préposé au départ, la piste est non sécuritaire pour continuer la course ou un faux départ a été fait par un ou des pilotes. Les motoneiges doivent se rapporter au stagging, si possible, avec une extrême prudence.

DRAPEAU NOIR

1. Sur les courses en circuit fermé, si un composant essentiel de la motoneige tel que le garde-poulie, capot, panneaux latéral du côté de l'embrayage, ski ou autre est perdu ou très endommagé, l'officiel au drapeau montre au pilote fautif le drapeau noir. Un drapeau noir enroulé est un avertissement à un pilote que sa motoneige peut avoir une défaillance ou qu'il/elle peut avoir commis une infraction de conduite.
2. Le pilote qui reçoit un drapeau noir doit se reporter à un officiel en bordure de piste. Cela ne signifie pas nécessairement la disqualification; Cependant l'omission d'obéir aux drapeaux noir pourrais entrainer une disqualification, la suspension ou une amende. Pendant la compétition, si un élément essentiel de la motoneige tel que les garde-poulies, capot, panneaux latéral du côté des poulies, skis, pad arrière, etc., est brisé/absent l'officiel doit afficher le drapeau noir au pilote immédiatement.
3. Lors d'une course si un pilote reçoit un drapeau noir enroulé, il soit s'arrêter au tour suivant à la ligne de départ afin de consulter un officiel. Le pilote doit s'arrêter a un endroit sécuritaire à proximité de l'officiel. Le Pilote peut être autorisé à réintégrer la course à la discrétion du signaleur.

DRAPEAU BLANC

1. Quand il est déployé, les pilotes ont commencé leur dernier tour
2. Le Drapeau blanc doit avoir un contour vert de deux (2) pouces de bordure.

DRAPEAU A DAMIER

1. Quand le drapeau à damier est déployé, ça signifie que la course est terminée.

DRAPEAU BLEU

2. Le drapeau bleu déployé indique au pilote que les meneurs de la course vont lui prendre un tour.

LUMIERES DE DEPART

1. Les organismes de sanction qui utilisent des lumières de départ doivent informer les compétiteurs du protocole de départ avant le début de l'évènement. Lorsque les lumières de départ sont utilisés à la place des drapeaux, tous les concurrents doivent être mis au courant des procédures avant la course.
2. Les concurrents doivent obéir au lumières de départ.

CHRONOMETRAGE ELECTRONIQUE

1. Il est de la responsabilité du pilote de voir ce que sa motoneige déclenche bien le système de chronométrage électronique.
2. Les pilotes doivent permettre au officiels de fixer les dispositifs de transpondeur a des endroits spécifique sur les motoneiges afin qu'ils fonctionnent correctement.

PROCEDURES DE DEPART

1. Tous les pilotes doivent être sur la ligne de départ, prêt à courir dans les deux (2) minutes de la notification de leur course (sauf évènements spéciaux)
2. Les motoneiges peuvent être poussées sur la ligne de départ.
3. Tous les participants (pilote, membres d'équipes etc.,) qui entre dans le stagging doivent porter des lunettes de protections.
4. Les motoneiges doivent être placées sur un support (CLEANOUT STAND) approuvé. Voir Support/Clean out stand dans ce chapitre.
5. Les motoneiges sur la ligne de départ doivent avoir la chenille et les deux (2) skis sur le sol avant que l'officiel n'entame la procédure de départ.
6. Les pieds du pilote doivent être sur les marchepieds ou étrier. Le directeur de course peut disqualifier un pilote si sa méthode interfère avec d'autres participants.

DEPART

1. Sur un faux départ un pilote sera pénalisé par l'officiel au drapeau, le directeur de course ou un signaleur.
2. Il n'y aura pas de changement de pilotes tout moment sans notification au directeur de course (sauf évènements spéciaux)
3. Les évènements qui se déroulent sous un éclairage naturel prendront fin trente (30) minutes après le coucher du soleil publié. Cette règle doit être strictement appliquée. En outre, cette règle suppose qu'il n'y a pas d'autres problèmes de visibilité autre que le coucher du soleil. Si la visibilité est réduite au-delà de la limite prescrite par

d'autres facteurs, la course doit être arrêtée avant le délai prescrit.

4. Toutes les conditions qui réduisent la visibilité (avant 30 minutes après le coucher du soleil) doivent être considérées avant de continuer la tenue des courses. Les autres conditions incluent (sans s'y limiter) la poussière de neige, la poussière de glace, brouillard, brume, nuages, chute de neige, la pluie et la fumée.
5. Il est de la responsabilité du directeur de course d'interrompre la course si la visibilité est inférieure au niveau prescrit à tout moment pendant la journée.

PILOTE BLESSÉ/MOTONEIGE ENDOMMAGÉE

1. Un pilote blessé et/ou une motoneige est non admis en piste, sauf si le directeur de course détermine qu'il n'y a pas de danger pour le pilote lui-même ou les autres participants. La décision du directeur de course est FINALE.

PROCEDURE DE REPRISE DE COURSE

1. Le directeur de course peut faire une reprise de course à sa discrétion. La décision du directeur de course est FINALE.
2. Dans le cas d'un accident impliquant un (1) ou plusieurs motoneiges, le directeur technique peut, à sa discrétion, déterminer la/les motoneiges non sécuritaire a la reprise de la compétition. Ces motoneiges doivent être approuvé pleinement sécuritaire par le directeur technique avant de poursuivre la compétition.
3. Toutes les motoneiges seront arrêtées sous un drapeau rouge. L'officiel doit aviser les pilotes quand ils pourront bouger celles-ci et il les fera procéder lentement au point de redémarrage. Si seulement un (1) tour, ou moins, a été complété, Le redémarrage de la course se fera de la même façon qu'au début de cette course. (avec les exceptions suivantes) :
4. Tous pilotes provoquant l'arrêt de la course et d'un arrêt antérieur sera placé à l'arrière de la séquence de redémarrage. (plusieurs lignes peuvent être faits)
5. Tout pilote incapable de retourner immédiatement à la ligne de départ sera placé à l'arrière de la séquence de redémarrage.
6. Si plus d'un (1) tour a été complété, la position de redémarrage des motoneiges revient au dernier tour officiellement comptés.
7. Le redémarrage de la course se fera à la queue-leu-leu.
8. Avec l'autorisation du directeur de course, un (1) seul membre de l'équipe (par motoneige) sera autorisé sur la piste dans le cas où le concurrent ne peut pas démarrer sa motoneige seul. Aucun travail de mécanique ne peut être effectué par le membre d'équipe.
9. Pilotes et motoneiges doivent être sur la ligne de départ dans les deux (2) minutes avant le redémarrage de la course.

QUITTER LA COURSE

1. Les pilotes doivent rester dans les limites du circuit. A la discrétion du directeur de course, un pilote peut être disqualifié pour avoir quitté les limites du circuit.
2. Les pilotes ne peuvent s'arrêter sur le circuit. Si des problèmes mécaniques ou d'autres facteurs exigent l'arrêt, le pilote devra respecter les règles de l'évènement spécifique tel que prescrit pat les officiels avant l'évènement.

CONTRÔLE DE LA MOTONEIGE PENDANT LA COURSE

1. Il est formellement interdit de conduire ou pousser une motoneige dans le sens contraire du trafic normal de la course. Un pilote qui, après un accrochage ou tout autre incident mineur se retrouve à l'envers dans la piste, est autorisé à retourner sa motoneige et à continuer la compétition. Il fut cependant qu'il s'assure que la piste est libre.

BLOCAGE ET CONDUITE DANGEREUSE

1. Le blocage délibéré d'un pilote plus rapide est une cause de disqualification la discrétion du directeur de course.
2. Cogner ou couper les lignes d'un autre pilote est motif d'une sanction ou de disqualification a la discrétion du directeur de course. Toute conduite dangereuse ou antisportive, accident volontaire, sauté en croix, faire tomber volontairement, sur le parcours, dans la zone des puits ou n'importe où sur le terrain de l'évènement est sujet à une disqualification ou sanction a la discrétion du directeur de course.

OBSTRUCTION

1. Si, pour une raison quelconque, un pilote est obligé de s'arrêter sur ou près du circuit lors d'un évènement, il est de son devoir de retirer la motoneige de la piste afin de ne pas mettre en danger ou déranger les autres pilotes.

FIN DE LA COURSE

1. La fin du circuit sera clairement marquée.
2. Un pilote dont la motoneige ne fonctionne plus avant que le pilote passe la ligne d'arrivée peut, par sa propre énergie musculaire, pousser sa motoneige a la ligne d'arrivée. Un pilote est dit avoir terminé la course si le conducteur est en contact avec la motoneige et que n'importe quel partir de la motoneige traverse la ligne d'arrivée.
3. Tous les tours (ou temps de course) doivent être complété par le premier (1er) pilote pour déclarer une course terminée. Tous les pilotes recevront une position finale par rapport au nombre de tours effectués. Les pilotes qui ne terminent pas le dernier tour seront classés dans l'ordre d'arrivée et en fonctions des tours effectués. Les points appropriés seront attribués selon les formules publiées.

SIGNAL

1. Un pilote qui a eu un accident ou qui est dans l'impossibilité de repartir doit lever les deux (2) mains au-dessus de la tête pour indiquer aux officiels qu'il n'est pas blessé.

REUNION DES PILOTES

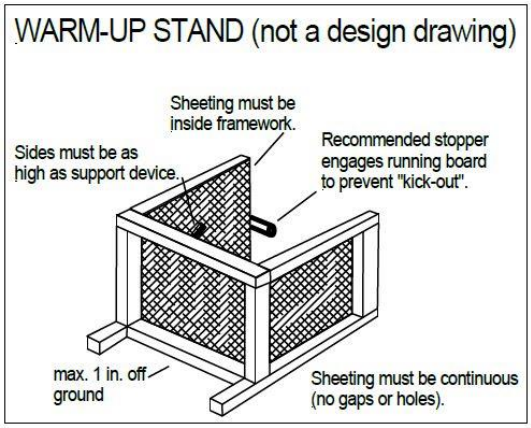
1. La réunion des pilotes (pit meeting) est obligatoire pour tous les pilotes. Elle se tiendra à un moment et a un lieu annoncé. Elle sera menée par le directeur de course et le promoteur de la course. La description de la piste, des drapeaux, etc., sera fait. Un interprète sera utilisé en cas de besoin. Un dispositif (étiquette, étampe etc.,) peu être utilisé pour vérifier la présence à la réunion au moment d'aller en piste. Les fautifs pourront être sanctionnés.

RADIOS

1. Les transmissions Radio sur les fréquences radio de l'organisme de course sont formellement interdites.
2. Sauf indication contraire, la communication radio entre l'équipage et le pilote n'est pas autorisée pendant que le pilote est en piste. Elle est cependant autorisée pour la Classe PRO Open .

SUPPORT (CLEAN-OUT STAND)

1. Les supports de réchauffement (Clean-out stand) doivent avoir un contour arrière qui permet de retenir tout objet pouvant se détacher ou être projeté par la chenille. (Voir illustration suivante).



2. Le support ne doit pas être plus de six (6) pouces de l'arrière de l'ouverture du tunnel et pas plus de douze (12) pouce de la chenille. Le support doit être construit avec un matériel équivalent a de l'aluminium 6061/T6 de minimum 1/8'' d'épaisseur. Les panneaux latéraux sont obligatoire et ils doivent s'étendre au moins jusqu'au centre de la roulette arrière de la suspension de la motoneige. Ces panneaux latéraux doivent être fixés à l'intérieur du cadre. Ils ne doivent pas être à plus d'un pouce du sol et ils doivent aussi haut que le support lui-même. Ces panneaux doivent être continus (pas de trous). Un revêtement de contreplaqué est recommandé pour aider à absorber les impacts possibles. Il doit soulever la motoneige assez haute pour enlever tout contact avec le sol. Il doit être utilisé chaque fois que la motoneige est soulevée pour faire tourner la chenille.

DETOURNEMENT DE PASSE DE PUITS

1. Une mauvaise utilisation des passes de puits sera un motif de sanction.

EXTINCTEURS

1. Des extincteurs doivent être disponibles dans les puits/paddock/stagging ainsi que sur la ligne de départ. La taille minimale des extincteurs doit être de cinq (5) livres et avoir la capacité ABC. Ils doivent être en place avant le début de la course.

MESURES DICIPLINAIRES ET INFRACTIONS

Tous les participants sont soumis à des mesures disciplinaires en cas de violation de ces règles en conformité avec les statuts de l'organisation de sanction. Les sanctions peuvent inclure des

suspensions, des amendes, la perte de points, déchéances ou toute combinaison de ceux-ci. La nature de la peine est déterminée par la gravité de l'infraction et de ses effets sur la sécurité et la bonne réputation de la course de motoneiges. Les violations énoncées ci-après sont passibles des sanctions.

EXPULSION DU SITE DE COURSE

1. Le Directeur de course peut expulser toute personne, des puits, des paddocks et de l'air de stagging.

CONDUITE DU PARTICIPANT (OFFICIELS, PILOTE, MEMBRE D'EQUIPAGE, ETC)

1. Les participants sont les seuls responsables de l'état de leurs motoneiges et de leurs compétences pour les faire fonctionner.
2. Aucun pilote ne pourra, à tout moment, piloter/conduire de manière à mettre en danger la vie ou l'intégrité physique des autres coureurs, officiels ou du public.
3. La vulgarité, un langage désobligeant ou offensant entraînera des mesures disciplinaires et/ou, l'éjection du site de la course et/ou faire l'objet d'amendes et de pénalités.
4. Tout participant qui menace de lésions corporelles ou agresse un officiel, pilote ou membre d'équipage, fera l'objet d'une mesure disciplinaire et/ou, l'éjection du site de la course et fera l'objet d'amendes et de pénalités.
5. Les vêtements qui affichent un langage vulgaire ne sont pas autorisés.

RESPONSABILITÉS DU CONDUCTEUR

1. Les membres d'équipe et pilotes, en signant l décharge de responsabilité, choisissent de participer à l'évènement a leurs propres risques et périls. Ils libèrent ainsi l'organisme de sanction ainsi que leurs héritiers, ayant droit, officiels, représentant, agents, employés, membres, commanditaires et/ou propriétaire de lieu ou l'évènement a lieu de toute responsabilité de dommages à la personne, des biens et / ou à la réputation qui peut être reçu par ledit participant et de toutes les réclamations de ladite blessures aux parties mentionnées ci-dessus, ou causé par toute construction ou l'état du lieu sur lequel l'événement a lieu.
2. Le conducteur a la responsabilité des actes de son équipe. Il est de la responsabilité du conducteur de voir que tous les membres de l'équipe sont conscients et se conformer à toutes les règles et lignes directrices.
3. L'état d'une motoneige est la responsabilité du conducteur. Un conducteur peut être sanctionné si la motoneige qu'il pilote est modifiée de façon à frauder les officiels ou les autres concurrents.

FRAUDE, CORRUPTION ET ASSISTANCE ILLEGALE

1. En plus du non-respect de l'un des règlements ou règles ci-dessus, les infractions suivantes sont considérées comme une violation des règlements assujettis à la disqualification.
    a) Corrompe ou tenté de corrompe toute personne liées à la course ou accepter et/ou offrir un pot de vin.
    b) Concurrent acceptant tout type d'assistance qui aide à l'opération de la motoneige pendant la course.
    c) Toute procédure frauduleuse ou acte qui porte préjudice a l'intérêt de la course en générale.

BOISSONS ALCOOLISÉ ET DROGUES

1. Boire des boissons alcoolisées est strictement interdit par un participant. Toute personne présentant des signes d'avoir utilisé une boisson alcoolisée doit quitter les lieux (en particulier les puits, paddock (stagging), zone de réchauffement, et piste de course) immédiatement et être soumis à mesures disciplinaires prises par le comité de discipline. Cette disposition s'applique en effet à travers l'inspection finale de la motoneige.
2. La possession ou l'utilisation de drogues ou de substances médicamenteuses illégal, tel que défini ci-dessous, est interdite sous quelque forme, par tout participant, sur le site de course, ou dans une zone considérée comme utilisée dans l'exploitation de l'installation de la course, tels que les parcs de stationnement ou propriétés louées.
3. Les drogues illégales sont des substances définies et interdites par la loi de l'état / province et / ou fédéral
4. Toute personne trouvée en possession ou sous l'influence d'une drogue illicite ou substance médicamenteuse sur le site de course, telle que définie ci-dessus, ou toute personne qui est arrêtée par autorités dûment constituée et accusé de possession et / ou l'utilisation de drogues ou de drogues illégales substance ou toute personne qui est formellement inculpé par un tribunal de droit des violations de drogues illicites, doivent être soumis à

une suspension de la compétition et l'expulsion du site de course, et se voit refuser une nouvelle entrée sur le site de course pour une période déterminée par le comité de discipline.

5. Tout participant qui est formellement inculpé d'avoir enfreint une loi sur les drogues illicites, après notification à ISR, est suspendu de toutes les formes de participation à tous les événements ISR jusqu'à ce que les accusations soient entièrement jugées à travers le processus juridique. Toute personne condamné à une charge formelle de drogue par exemple sera interdit de participer à tout évènements sanctionner par l'ISR ou d'un événement affiliée pour une période minimale de trois (3) ans à compter de la date de la condamnation.
6. Tout participant suspendu pour violation de ces règles peut se voir accordé une audience d'appel par un conseil de représentants désignés par le Conseil consultatif de l'ISR, à condition que les demandes des participants suspendu demande une telle audience par écrit, dans les quatorze (14) jours civils à compter de la date de suspension. Il est la responsabilité de la partie suspendue de faire une telle demande si une audience est souhaitée.
7. Le coût de la convocation de la commission des officiels sera assumé par le participant avant la convocation du conseil d'administration.
8. Un participant suspendu pour violation de ces règles, SAUF DANS LE CAS DES PERSONNES POURSUIVIES POUR LA VENTE DE DROGUES, peuvent, à la suite d'une décision prise à travers le processus d'audience détaillé ci-dessus, être réintégré, si les parties s'entendent que le participant (à ses propres frais) fournira un papier de médecin agrée qui certifie qu'il n'est plus sous l'emprise de drogues a la suite d'examens aléatoires et périodique et d'analyse d'urine effectuées à la demande du conseil de l'ISR.
9. Un participant qui utilise des médicaments d'ordonnance sur les conseils d'un médecin, doit signaler à la direction de course avant l'entrée dans toutes activités lié à l'ISR. Le défaut d'aviser peut être soumis à des sanctions comme prescrit ci-dessus.
10. Un participant est une personne qui participe à une compétition sanctionnée par L'ISR., sous quelque forme, qui comprends mais sans s'y limiter : conducteurs, propriétaires de motoneige, mécaniciens, membres de l'équipage, commanditaires, commissaires de course, personnel des puits, fabricants et/ou représentants de la presse. Toutes ces personnes sont considérées comme des personnalités publiques qui ont de leur propre gré choisi de s'impliquer dans les événements motoneige de course, avec la pleine compréhension qu'il ou elle doit se conformer aux règles et règlements établis et publiés par ISR. Tous les participants sont considérés comme responsables de leur conduite personnelle.

AUTORITÉ DU DIRECTEUR DE COURSE

1. Le Directeur de Course et directeur technique seront certifiés par l'organisme de sanction.
2. Le Directeur de Course est responsable de la conduite de la course. Il a le droit de prendre les décisions finales concernant tous les aspects de la course et des installations de la course, y compris la conception (en dépit des règles et réglementations).
3. Il est la voix de l'autorité pour discipliner les participants en cas de violation des règles. Cette discipline sera limitée à la disqualification d'un participant et / ou l'exclusion d'un événement.
4. Les résultats officiels de course doivent être approuvés par le directeur de course attribué et une copie signée seront retournés au promoteur pour l'annonce et la distribution.
5. Le directeur de course ne peut pas avoir un intérêt direct dans le résultat d'un événement sur lequel il arbitre. Il ne peut pas arbitrer une classe dans laquelle il a un intérêt direct.
6. Le directeur de course peut participer à des événements autres que ceux dans lesquels il arbitre.
7. Le Directeur de Course peut annuler une course ou l'événement complet pour des raisons de sécurité en ce qui concerne les concurrents ou les spectateurs, et dans ce cas est de déterminer les bourses, le cas échéant. Le Directeur de Course peut raccourcir la course pour des raisons de sécurité, mais doit donner aux conducteurs un préavis suffisant à l'avance.
8. Le directeur de course peut juger de l'intégrité mécanique de tous les équipements de synchronisation.
9. Seuls les pilotes (aucun autre participant) auront des discussions avec le directeur de course sur les

protestations et les plaintes de conduite, et ne peuvent s'adresser au directeur avant les événements de la journée, après un événement, ou à la direction du Directeur de Course.

10. Le Directeur de Course a le pouvoir de juger les capacités de course des concurrents et prendre les mesures appropriées pour assurer la sécurité de l'événement.
11. Le directeur technique a le pouvoir de déterminer l'intégrité de la structure de la motoneige.
12. Le directeur technique doit avoir en sa possession, et être responsable des spécifications officielles et de certains instruments de mesures relatives à la vérification et le contrôle des motoneiges des pilotes. Le Directeur Technique ne peut pas arbitrer sur une classe dans laquelle il a un intérêt direct.
13. L'équipement technique et les spécifications ne seront pas utilisés à d'autres fins que la bonne conduite de l'événement sanctionné.
14. Les décisions de la Course / Directeur technique peuvent être examinés par le conseil d'administration de l'organisme de sanction.
15. **Les décisions prises lors d'un événement ne doivent pas être annulées sans appel formel. Un avis du processus d'appel doit être donné et une période de temps convenable pour permettre les parties concernées de se préparer doit être allouée.**

COMPETITION DE SNO-CROSS

L'objectif de ces classes est d'établir courses dans lesquelles tous peuvent rivaliser à leur niveau de capacité personnelle et de leur équipement. La structure de classe est organisé de telle manière à permettre autant de motoneiges que possible de rivaliser avec succès.

Si les règles de classe ne sont pas suivies, le nom de classe ne doit pas être utilisé et la classe doit être gérée comme une classe spécialisée avec l'approbation préalable de l'ISR.

Les concurrents doivent être âgés de 18 ans pour pouvoir participer à des classes seniors. (Pour les classes JUNIOR, voir la section JUNIOR)

EVENEMENT NORMAL DE SNO-CROSS

1. Un évènement normal de Snocross est exécuté sur un circuit de moins d'un mile (1.6km) par tour. Le circuit peut être sur la terre ferme ou sur un lac couvert de glace avec de la neige et comprends une série de virages, de bosses et de sauts. Le circuit doit être conçu pour démontrer la compétence du pilote et la maniabilité de la motoneige en suivant les consignes de sécurité établies. Le design du circuit peut varier en longueur et en largeur mais doit être approuvé par le directeur de course.

DIVISION DE COURSE DE SNOCROSS

PRO

PRO-LITE

SPORT

DIVISIONS CLASSE PRO

1. Pro Open 1 – 0-600cc 2-temps.
2. Pro Open 2 – 0-600cc 2-temps.

DIVISIONS CLASSE PRO-LITE

(Anciennement semi-pro)

1. Pro Lite 1 – 0-600cc 2-temps
2. Pro Lite 2 – 0-600cc 2-temps

DIVISIONS CLASSES 4-TEMPS

CLASS	CC	EFI/CARB	EXH
1200	1200	OEM	OEM

DIVISIONS CLSSE SPORT

1. Sport 1 – 0-600cc 2-temps
2. Sport 2 – 0-600cc 2-temps

SANCTIONS SPECIALES

1. Une sanction spéciale peut être tout évènement de Snocross ou une classe qui ne relevé pas des évènements normaux de Snocross et/ou d'une division déterminée mais qui répond aux normes de sécurité en vigueur, des lois applicables et/ou de la couverture d'assurance agréée.
2. Toutes les sanctions spéciales doivent être approuvées par écrit par l'ISR avant la compétition.
3. **L'ISR ne sanctionne pas toute classe qui dispose des moteurs à 2-temps avec un déplacement de plus de 600cc.**

   Voir l'avis spécial pour la classe INITIATION.

CLASSES SPECIALES

CLASSES JUNIORS

RÉGLEMENTS GÉNÉRAUX

1. Les pilotes juniors doivent fournir un certificat de naissance.
2. Tout concurrent âgé de moins de la majorité dans l'état ou la province de résidence du conducteur doit fournir un consentement écrit d'un parent ou d'un tuteur.
3. Les pilotes des classes juniors doivent signer une décharge appropriée incluant :
    a) Consentement parental et renonciation de responsabilité, l'Assomption de la convention risques et d'indemnisation
    b) Accusé de réception pour mineur.
4. Un formulaire d'admissibilité du pilote mineur (perte du statut d'amateur) doit être signé avant que le pilote soit autorisé en piste.
5. Le parent ou tuteur désigné doit accompagner le concurrent juniors à tous les événements auxquels il / elle est inscrit.
6. À la discrétion de l'organisme de sanction, les juniors peuvent être autorisés à participer à plus d'un groupe d'âge / classe pour laquelle ils sont qualifiés et approuvé par l'organisme de sanction afin de gagner plus d'expérience.

PROMOTION D'UN PILOTE JUNIOR

QUAND UN PILOTE JUNIOR MEMBRE DE L'ISR ATTEINT L'AGE DE 14ANS, IL/ELLE PEUT ETRE PROMU AU NIVEAU SUIVANT DE COMPETITION MAIS SEULEMENT APRES AVOIR RENCONTRÉ TOUTE LES EXIGENCES MENTIONNÉES CI-DESSOUS.

RESPONSBILITÉ DE L'ORGANISME DE SANCTION

1. Le comité de classification de pilote de l'organisme de sanction est responsable de la vérification de l'aptitude du pilote junior.
2. Les concurrents juniors seront tenus d'effectuer des tours de pratique/courses de temps en temps pour permettre aux officiels de course d'observer leurs progrès dans l'apprentissage des compétences nécessaires à l'avancement.
3. L'avancement d'un pilote Junior est à la discrétion de l'organisme de sanction et peut être révisée à tout moment. L'organisme a le pouvoir de faire avancer, de rétrograder ou de refuser l'avancement de n'importe quel pilote. Les décisions de l'organisme de sanction est définitive.
4. Le comité de classification des pilotes n'avancera pas aucun pilote tant que LE DOCUMENT DE RESPONSABILITÉ PARENTALE ET TOUS LES DOCUMENTS NECESSAIRES NE SOIENT DUMENT REMPLIS ET SIGNÉS.
5. Les filles inscrites dans la classe Junior 14/15 peuvent être avancé dans la classe des DAMES à la place de la classe junior 16/17.

RESPONSBILITÉ DE L'ORGANISME DU PILOTE/PARENTS

1. Un concurrent junior doit participer à au moins un événement complet dans une classe avant de devenir admissible à l'avancement.
2. Avant qu'un junior ne peuvent passer à une classe supérieure, il / elle doit répondre aux exigences d'avancement juniors établis par le comité d'avancement de pilote.
3. Il / elle doit demander conseil d'administration de l'organisme de sanction, par écrit, qu'il / elle soit autorisé à avancer.
4. La demande pour l'avancement doit être accompagnée de tous les nouveaux formulaires de consentement et libération (tel que spécifié ci-dessus).
5. La demande doit, à l'avance, être approuvée par écrit par le conseil d'affiliation.
6. Avant de passer à une classe de Division Pro, le pilote Junior doit être âgé d'au moins 16 ans.

Les juniors qui souhaitent progresser doivent respecter les critères figurant dans le présent document. L'organisme de sanction doit avoir un dossier de procédure d'avancement et être en mesure de justifier une promotion de pilotes. Cette responsabilité est très grave et ne doit pas être prise à la légère. Pour des informations plus détaillées, contacter l'ISR : 715- 617-5054, ou 920-732-3563

REGLEMENTS DE LA CLASSE TRANSITION 8, 9, 10

ISR et le Comité des règles de Snocross ont établi la CLASSE TRANSITION 8, 9, 10 pour les enfants âgés de 8 à 10 ans. Les paramètres suivants doivent être respectés:

1. Cette classe doit être exécutée en tant que la seule classe sur la piste. Les motoneiges désignées peuvent courir ensembles.
2. La classe est pour les pilotes qui ont entre 8 ans et 11 ans. (Il n'est pas ouvert aux conducteurs plus jeunes ou plus âgés.)
3. Les modèles de motoneige admissibles doivent être désignées par L'ISR et le Comité des règles.

DIVISION SKI-DOO FREESTYLE

Les motoneiges seront courues comme produites avec seulement les modifications suivantes.

1. Toutes les lisses de ski qui sont conformes aux règles Snocross sont autorisées.
2. Tous les guidons commercialement disponible et risers peuvent être utilisés.
3. Les réglages des carburateurs qui sont permis dans les classes STOCK en Snocross sont autorisés.
4. Les réglages des poulies qui sont permis dans les classes STOCK en Snocross sont autorisés.
5. Les pignons du carter de chaine ainsi que la chaine peuvent être changés.
6. Sur le Ski-Doo Freestyle 300, les ressorts de suspension optionnels peuvent être utilisés. Ces ressorts doivent être désignés par le Comité des règles. Sur le Ski-Doo Freestyle 300, les amortisseurs de suspension optionnels peuvent être utilisés. Les numéros de pièces désignés sont : 486011035 et 860429400.
7. Aucun autre changement n'est permis.

ARCTIC CAT

500 Sno-Pro & ZR 4000 RR

Division limité

2010 -2014 Arctic Cat 500 Sno Pro & **2015 ZR 4000 RR** avec un kit de limitation de RPM approuvés.

SKI-DOO MXZ 600 – Division Limité

SKI-DOO MXZ TNT – Division Limité

2010-2014 MXZ 600 (Non HO) Sport et 2010-2012 MXZ (Non HO) TNT avec kit de limitation de RPM approuvé.

CRITERES DES DIVISIONS LIMITÉ

Les motoneiges seront courues comme produites avec seulement les modifications suivantes :

1. Toutes les lisses de ski conformes aux règles Snocross sont autorisées.
2. Tous les guidons commercialement disponible et ''risers'' peuvent être utilisés.
3. Les réglages des poulies qui sont permis dans les classes STOCK en Snocross sont autorisés.
4. Les pignons du carter de chaine ainsi que la chaine peuvent être changés.
5. Un kit d'étranglement limité (Restricted Throttle kit) qui ne permet pas plus de 50% d'ouverture des gaz doit être installé. Voici les numéros des kits : Arctic Cat (0708-088), SKI-DOO (486900017) et l'outil de réglage Ski-Doo (486010017).
6. L'unité de commande électronique (ECU) sera reprogrammée avec les restrictions de limites de révolution approuvée par ISR et le comité des règles. L'ECU (rev version limitée) portera un numéro d'identification unique.
7. La hauteur maximum des Lug de la chenille est de 1.25 pouces (incluant la chenille Cobra).
8. Seulement les ressorts optionnels de suspension d'origine (OEM) ne peuvent être utilisés.
9. Aucun autre changement n'est permis.
10. Les motoneiges Arctic Cat et Ski-Doo Limitées courront ensemble à tous les événements.
11. Le comité des règles peut, à tout moment au cours de la saison de course, de revoir les restrictions des modèles désignés si une marque particulière domine la classe.

MOTONEIGES ACCEPTÉ DANS LES CLASSES TRANSITIONS

SKI-DOO Freestyle

1. 2006-2008 Skidoo Freestyle 300
2. 2006-2008 Skidoo Tundra 300

Division Limité

1. 2010-2014 Arctic Cat 500 Sno Pro (avec rev limit kit)
2. 2015 Arctic Cat ZR 4000 (avec Rev limit kit)
3. 2010-2014 SKI-DOO MXZ 600 Sport NON-HO (avec rev limit it)
4. 2010-2012 SKI-DOO MXZ TNT NON-HO 600 (avec rev limit kit)

NOTE!!

Cela a été reporté à la saison 2015-2016 pour des tests. Les classes transition et Junior seront basée sur des motoneiges de course de production.
Les motoneiges de production STOCK 600cc (à partir des modèles de production de 2014) seront le format pour les classes transition et junior novice. Ces motoneiges seront développées avec des modifications et restrictions spécifique par le manufacturier. Un programme de test sera fait par les manufacturier durant la saison 2013/2014 pour créer les restrictions appropriés afin d'assurer la sécurité et l'intégrité du nouveau programme.

REGLEMENTS DE LA CLASSE JUNIOR 10-13

1. La classe Junior 10-13 est disponible au pilotes de 10 ans jusqu'à 13 ans.
2. Les pilotes juniors doivent fournir un certificat de naissance.

3. Si un coureur junior 10/13 fête ses 14 ans au cours de la saison de course, il / elle peut rester dans la division junior 10/13 jusqu'à la fin de la saison.
4. SEULS LES MODELES ELIGIBLE PEUVENT PRENDRE PART A LA COMPETITON.
5. Les motoneiges doivent avoir une vitesse maximale de 40 miles par heure pendant la course.
6. Un pistolet de radar est utilisé pour surveiller la vitesse de pointe. Toute motoneige supérieure à 40 miles par heure sera disqualifiée. Le pistolet radar désigné ne peut pas être contesté.
7. Les coureur Juniors 10/13 doivent avoir plus de 14 ans et se conformer à toutes les dispositions spécifiées dans la section de la compétition junior avant de passer à des classes supérieures.
8. Alors que pilote est sur le parcours, la communication radio entre le pilote et l'équipage n'est pas autorisé.

REGLEMENTS DES MOTONEIGES JUNIOR 10/13

Dans les classes stock, aucun changement ou modification n'est autorisée, sauf autorisation spéciale par ces règles. Si ces règles ne permettent pas expressément le changement ou la modification, alors il faut supposer que le changement ou la modification n'est pas autorisée.

1. Toutes les motoneiges doivent se conformer à la section RÈGLEMENT GÉNÉRAUX DE SNOCROSS. Sauf indication contraire dans cette section, les changements autorisés dans la classe STOCK sont autorisés en Junior 10/13.
2. **La Hauteur maximum des Lug de la chenille est de 1,25 pouce, incluant la chenille COBRA**.

MOTONEIGES ACCEPTÉS

1. Motoneiges refroidi à l'air (fan cooled) 0-600cc
2. 2010-2014 Arctic Cat Sno-Pro 500 (avec restrictions**)
3. 2015 Arctic Cat ZR 4000 RR (avec restrictions**)
4. 2010-2014 Ski-Doo MXZ 600 SPORT (avec restrictions***)

****** Les motoneiges doivent être équipées d'un kit de limitation du levier d'accélération numéro : 0709-084. Le kit consiste à un bloc de limitation du lever et d'une jauge de contrôle pour limiter l'ouverture des gaz à 50%. Un module électronique ECU spécifique sera également nécessaire. **Le Kit pour les ZR 4000 RR sera bientôt annoncé.**

******* Les motoneiges doivent être équipées d'un kit de limitation du levier d'accélération numéro : 486900170 et 486010017. Le kit consiste à un bloc de limitation du lever et d'une jauge de contrôle pour limiter l'ouverture des gaz à 50%. Un module électronique ECU spécifique sera également nécessaire. Contacter le département de course de BRP pour de plus ample informations.

REGLEMENTS DE LA CLASSE JUNIOR 14-15

1. La classe Junior 14-15 est une classe 0-600cc refroidi a l'air ''Fan cooled''.
2. Les modèle homologués Stock peuvent être utilisés avec un 'kit' de limitation de la manette des gaz à 50% (Throttle limiter) du fabricant et approuvé par l'ISR. Cette spécification peut changer et des restrictions supplémentaires peuvent être nécessaires.
3. La classe Junior 14-15 est disponible au pilotes de 14 ans jusqu'à 15 ans.
4. Si un coureur junior 14/15 fête ses 16 ans au cours de la saison de course, il / elle peut rester dans la division junior 14/15 jusqu'à la fin de la saison.
5. SEULS LES MODELES ELIGIBLE PEUVENT PRENDRE PART A LA COMPETITON.

REGLEMENTS DE LA CLASSE JUNIOR 16-17

1. La classe Junior 14-15 est une classe 0-600cc refroidi a l'air ''Fan cooled''.
2. Les modèle homologués Stock peuvent être utilisés avec un 'kit' de limitation de la manette des gaz à 50% (Throttle limiter) du fabricant et approuvé par l'ISR. Cette spécification peut changer et des restrictions supplémentaires peuvent être nécessaires.
3. La classe Junior 16-17 est disponible au pilotes de 16 ans jusqu'à 17 ans.
4. Si un coureur junior 16/17 fête ses 18 ans au cours de la saison de course, il / elle peut rester dans la division junior 16/17 jusqu'à la fin de la saison.
5. SEULS LES MODELES ELIGIBLE PEUVENT PRENDRE PART A LA COMPETITON.

REGLEMENTS DE LA CLASSE VÉTÉRAN PLUS 35

1. La classe Vétéran plus 35 est offerte au pilote ayant plus de 35 ans a compté de la date du premier évènement de la saison.
2. Une preuve d'identité avec photo sera exigée à l'inscription.
3. Seuls les modèles éligibles dans les classe ''Stock'' peuvent prendre part à la compétition.
4. Les coureurs actifs dans la catégorie PRO ne sont pas acceptés.
5. Un coureur PRO devra avoir été à la retraite pendant 3 ans avant d'être accepté.

REGLEMENTS DE LA CLASSE VÉTÉRAN PLUS 40

1. La classe Vétéran plus 40 est offerte au pilote ayant plus de 40 ans a compté de la date du premier évènement de la saison.
2. Une preuve d'identité avec photo sera exigée à l'inscription.
3. Seuls les modèles éligibles dans les classe ''Stock'' peuvent prendre part à la compétition.
4. Les coureurs actifs dans la catégorie PRO ne sont pas acceptés.
5. Un coureur PRO devra avoir été à la retraite pendant 3 ans avant d'être accepté.

REGLEMENTS DE LA CLASSE DAMES

1. La classe Dames est offerte bien évidemment aux Dames.
2. Seuls les modèles éligibles dans les classe ''Stock'' peuvent prendre part à la compétition.

REGLEMENTS DE LA CLASSE INITIATION

1. Coureurs qui ont participé à 3 jours de courses ou -.
2. Il n'y a pas de règlementation de modèle. Cependant le Directeur de course se réserve le droit d'accepter ou non une motoneige.
3. Un coupe-circuit (Kill Switch) est obligatoire.

REGLEMENTS DE LA CLASSE 120 CC

1. La classe 120cc sera divisé en 2 classes distinctes : 6ans et moins et 7ans et plus.
2. Il y aura 2 courses par jour.
3. Tous les participants, premier ou derniers, seront des champions (comme a ''l'école des fans'')
4. Chaque participant se méritera une médaille d'or.
5. S'il arrivait que le nombre de participants soit peu élevé, nous regrouperions les participants des 2 catégories.
6. TOUS LES COUREURS RECEVRONT 25 POINTS AU CHAMPIONNAT POUR CHAQUE JOUR DE PRÉSENCE. LORS DU BANQUET DE FIN DE SAISON, LES 3 PREMIERS AU CHAMPIONNAT RECEVRONT RESPECTIVEMENT UNE PLAQUE (comme dans toutes les autres classes).

MOTEURS 4-TEMPS

1. Pour être éligible a la compétition, une motoneige à moteur 4-temps doit être classé par la méthode de classement de l'ISR.
   NOTE : Voir les règles des classes SOCK et OPEN pour la limitation des 4 temps.
   NOTE : Depuis 2007, les Yamaha Phazer (499cc refroidi au liquide) sont autorisés dans les classes 440cc refroidi au liquide.

LIMITATION D'INSCRIPTION

1. Les pilotes peuvent s'inscrire dans plus d'une division. Les pilotes peuvent dans plus d'une des divisions suivantes : Sport, Pro-Lite et Pro. Les pilotes peuvent s'inscrire dans 2 divisions consécutives. (un pilote SPORT ne peut pas S'inscrire PRO et un pilote dont la classe principale est Pro ne peut s'inscrire Pro-lite ou Sport)
2. Les points pour les évènements seront régis par l'organisme de sanctions. (voir Règlements spécifiques a S.C.M.X.)
3. Les points seront compilés dans la sanction ou ils sont décernés. Les points ne sont pas transférables entre les sanctions. Le pilote doit être un membre de la sanction pour recevoir des points. (voir Règlements spécifiques à S.C.M.X.)

COMPETITION EN GENERALE ET NORMES DE SECURITÉ

1. Le Directeur de Course déterminera le nombre de concurrents qui peut, en toute sécurité, être sur le circuit à la fois.
2. DEPASSEMENT – Le pilote doit toujours être prêt pour qu'une autre motoneige le dépasse et doit donc être à l'affut que d'autres motoneiges approchent par derrière. Le pilote ne doit pas entraver un autre pilote qui le dépasse.
3. Le drapeau jaune signifie un accident ou autre incident qui peut inclure l'obstruction du circuit. A) La zone d'un drapeau jaune est la partie de la piste comprise entre le premier drapeau jaune au point passé l'incident. B) Les pilotes doivent ralentir

et observer la prudence dans une zone de drapeau jaune. C) Aucun dépassement n'est permit sur un drapeau jaune. D) La course reprend après avoir quitté la zone de drapeau jaune. E) Le pilote doit ralentir de manière à ce que la chenille ne quitte pas le sol lorsqu'il passe sur un obstacle (saut, bosses ou autre)

4. RESPONSABILITÉ DU PILOTE - Il est de la responsabilité du conducteur d'informer l'officiel de course le plus proche de tous les pilotes blessés sur le circuit de course.
5. Tous les animaux sur le site de course doivent être tenus en laisse.
6. Pilotes et équipages peuvent afficher leur commanditaires aussi longtemps que le système de numéro du conducteur n'est pas compromis. Taille recommandée pour l'emblème de tout sponsor ne doit pas dépasser seize (16) pouces carrés sur le devant ou vingt-quatre (24) pouces carrés sur le dos de l'uniforme du conducteur.
7. Il est fortement recommandé que les officiels de bords de piste, la presse et les gens aux drapeaux portent des casques et des protections du haut du corps.
8. Il est fortement recommandé que le drapeau rouge s'affiche et que la course s'arrête lorsque le personnel médical est sur la piste.
9. Les communications radio entre l'équipage et le pilote pas autorisé. Cependant, dans le circuit S.C.M.X., elle accepté dans la classe PRO OPEN Seulement.

REGLEMENTS D'INSCRIPTIONS

1. Les frais d'inscriptions doivent être payés en totalité avant que le pilote soit autorisé d'entré en piste.
2. Toutes classe peut être éliminé de l'horaire s'il y a moins de deux (2) pilotes inscrits à la fin de la période d'inscription.
3. Les frais d'inscription seront réglementés par l'organisme de sanction. (voir Règlements spécifiques à S.C.M.X.)
4. PAYBACK- Le payback est règlementé par l'organisme de sanction. (voir Règlements spécifiques à S.C.M.X.)
5. Les concurrents peuvent se voir imposer des frais pour une inscription tardive.
6. Le numéro du conducteur doit être affiché des deux côtes de la motoneige de 6 à 8 pouces de haut par un pouce de large. Cette année il est fortement recommandé d'avoir une plaque à numéro sur le guidon. (Voir la règlementation des couleurs ci-dessous.)

INFRACTION RELATIVES AU SNOCROSS

1. Les infractions/disqualifications dans un évènement de Snocross seront transmis à l'ISR.
2. Les Pilotes peuvent être disqualifiés pour ces raisons mais sans s'y limiter :
   a) Courir sans capot ou panneau latéral du côté de l'embrayage.
   b) Courir sous un autre numéro que le sien sans avoir averti un officiel préalablement.
   c) Courir sans avoir de numéros affichés sur sa motoneige.
   d) Recevoir une assistance non-autorisée.
   e) Un pilote ou un groupe de pilote tente d'harceler les officiels de course ou un autre pilote.
   f) Couper le circuit.
   g) Conduite dangereuse.
   h) Ne pas arrêter a l'inspection d'après course.
   i) Ne pas utiliser les articles de sécurité obligatoire.
   j) Operations non-sécuritaires dans les puits.
   k) Autoriser un conducteur non-enregistré à utiliser une motoneige sur la piste durant la pratique ou la course.
3. LES PILOTES PEUVENT ETRE PENALISÉ AU DEPART POUR LES RAISONS SUIVANTES :
   a) Voler le départ.
   b) Causer une reprise de la course.

REGLEMENTS SPÉCIFIQUES A LA SERIE S.C.M.X.

AMBULANCE

1. À la suggestion du comité des coureurs, cette année encore, nous chargerons 2. $ De plus par inscription afin de créer un fonds de réserve qui servira à payer le coût du transport en ambulance d'un participant blessé. Les membres du comité des coureurs sont responsables et décisionnels de ce fonds.

SYSTÈME DE POINTAGE

1. Dans les courses de qualifications, le gagnant se méritera 10 points, le 2e = 9, 3e = 8, 4e = 7, etc.
2. Dans les courses de dernière chance, il n'y a pas de points attribués.
3. Dans les finales, le gagnant se méritera 25 points, le 2e = 23, le 3e = 22, le 4e = 21, etc.
4. À la fin de la saison, pour se mériter les montants prévus pour le championnat, le coureur DEVRA AVOIR PARTICIPÉ À TOUS LES PROGRAMMES DE LA SÉRIE.
5. Le comité des coureurs se réserve le droit de ne pas pénaliser un coureur qui se serait absenté lors d'un programme du championnat pour cause de blessures sérieuses.
6. Dans les classes ci-dessous, une seule inscription sera chargée et 2 finales seront courues à chaque jour. Les résultats seront cumulatifs. Il n'y aura donc qu'un seul résultat publié dans ces classes. Ce résultat sera décidé par un total de points accumulés à chaque course: une victoire donnera 1 point, une 2e position donnera 2 points etc. . Le coureur qui totalisera la plus petite somme sera classé en 1ère position, la 2e plus petite somme sera classé 2e, etc. . En cas d'égalité de pointage, la 2e course donnera l'avantage au coureur.
   -Vétérans 30+
   -Vétérans 40+
   -Transitions 7-8-9
   -Junior 10-13
   -Junior 14-15
   -Junior 16-17
   -Dames
   -Initiation
   -120 cc 6 ans et –
   -120 cc 7 ans et +

BOURSES

1. Voir document annexé pour les prix et bourses.

FRAIS INSCRIPTIONS

1. Voir Document annexée pour les frais d'inscriptions.

REPRÉSENTANTS DES COUREURS

Voici les représentants pour la saison 2014-2015:

Yvon Asselin	418-256-3307
Jonathan Lebel	418-812-3100
Maxime Taillefer	514-941-9018
Gilbert Paré	418-256-1149
Keven Hébert	819-247-8569
Jean-Sébastien Cote	418-669-1315

Merci à ces volontaires !
Advenant le cas d'un litige à régler qui impliquerait un représentant des coureurs ou de son équipe, ce représentant des coureurs pourrait siéger mais ne participerait pas aux décisions.

GRADUATION 2014-2015

Dans la classe Pro-Lite gradue en Classe Pro : Maxime Pépin

REGLEMENTS DES MOTONEIGES

Ces règlements généraux s'appliquent à toutes les motoneiges en compétitions sauf indication contraire. Tous les participants, pilote et membre d'équipe doivent en prendre pleinement connaissance et se confirmer a ceux-ci.

Les participants sont les seuls responsables de l'état de leur motoneige et de leur capacité à les opérer.

Lorsque les règles permettent ou exigent d'installés, replacés, altérés, modifiés ou fabriqués des équipements, il est de la seul responsabilité du pilote de sélectionner les composant, matériaux et/ou de fabriquer de façon à ce que ceux-ci fonctionne en toute sécurité.
*** Les règlements généraux spécifiques au Snocross sont ajoutés après les règlements généraux. (Les règlements spécifiques aux classes, stock et open sont plus loin dans le présent document)**

CLASSE ADMISSIBLE ET IDENTIFICATION DES MOTONEIGE

1. Sauf indication contraire dans un règlement de l'ISR, une motoneige utilisée dans plus d'une classe ou division doit se conformer à tous les règles et directive de sécurité pour chaque classe ou division inscrites.
2. Dans les classes 'Stock', le châssis et le moteur doivent avoir été assemblés ensemble d'usine (OEM) et numérotés en série indiquant que celle-ci est une unité de production répondant aux exigences de la classe 'Stock'.
3. Toutes les motoneiges des classes 'OPEN' doivent avoir des numéros de série sur le châssis et le moteur. La duplication des numéros de série n'est pas autorisée.

4. Si le tunnel, le moteur ou toute autre pièce munie d'un numéro de série est remplacé, le numéro doit être retiré de la pièce remplacé et apposée sur la nouvelle.

MOTEUR

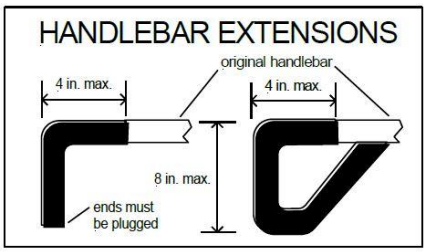
1. L'ISR et/ou le comité de règlements approuvera la validité de tous les systèmes d'admission.
2. Dans les classes 'Stock', le moteur doit provenir d'une motoneige OEM répondant aux exigences de la classe.
3. Dans les classes 'Stock' le système d'échappement doit demeurer d'origine (OEM) et être pleinement fonctionnel.
4. Les composant des carburateurs (jet, aiguille, etc.,) sont autorisé. Toute modification des carburateurs est interdite.
5. Un ressort de rappel adéquat sur la manette des gaz est requis.
6. La manette des gaz doit être un dispositif direct actionné par le pouce et doit se trouver sur la surface arrière (vers l'arrière de la motoneige) du guidon à droite. Une poigné de type motocross (twist throttle) n'est pas autorisé.
7. Aucun système de système de suralimentation (Turbo et supercharged) n'est permis.
8. Toutes les classes 'stock' – le dispositif d'étrangleur (choke) peut être déconnecté mais il doit demeurer à l'endroit d'origine.

SYSTÈME D'ENTRAINEMENT

1. Les freins doivent être opérationnels à tout moment. Le levier de frein doit rester sur la gauche, en avant du guidon.
2. Le maitre-cylindre (Master Cylindre) et l'assemblage du disque doit être commercialement disponible.
3. Des freins supplémentaires peuvent être ajoutés. Si le système de frein secondaire est sur l'arbre d'entrainement, le disque peut être plus petit que sept (7) pouces. Si le système de freins supplémentaire est ajouté à un autre endroit, le diamètre du disque doit être d'au moins sept (7) pouces. L'arbre d'entrainement peut être allongé pour accueillir plus d'un frein.
4. **Dans les classes 'Open', les systèmes de freinage qui ont été modifié ou relocalisé, doivent comporter un écran (shield) capable de contenir une explosion accidentelle.**
5. La surface de contact des plaquettes de freins ne peut pas être réduite de plus de 15% de l'original.
6. Chaines, poulies et autres pièces mobiles exposées doivent être isolé du conducteur et des autres concurrents par des gardes capables de retenir les explosions accidentelles et tout élément d'impact. L'intégrité des gardes de protections est laissée au directeur de course et/ou au directeur technique. Aucuns trous ne peuvent être faits dans ces gardes de protections.
7. Sauf indications contraires, les gardes des motoneiges 'Stock' sont accepté dans les classes 'Stock' seulement.

DIRECTION

1. Les extensions de guidon sont autorisées dans certaines classes et dans certains types de course. Ils doivent être conformes à l'illustration ci-dessous.



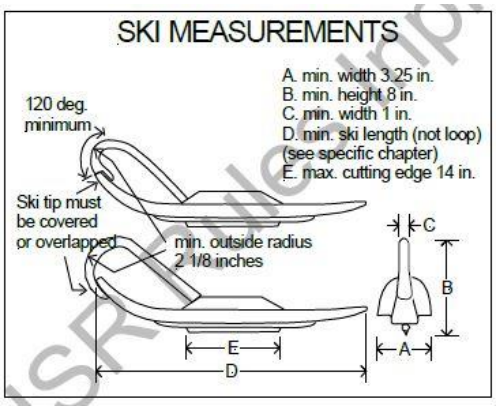
2. Tous les embouts de guidon doivent être bouchés.
3. Seuls les ressorts de suspension en acier sont autorisés, sauf indication contraire.

SNOCROSS :

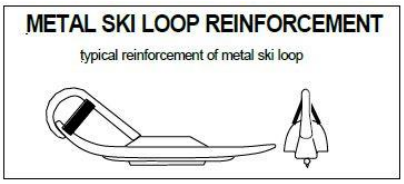
1. La distance minimum entre les skis est de 43.5 pouces mesuré au centre de la lisse.
2. Les lisses doivent être centrées sur les skis.

SKIS ET LISSES AU CARBURES

1. Sauf indications contraires, une partie coupante (lisses) est autorisée par ski sur les motoneiges avec suspensions indépendantes.
2. Toutes les boucles de skis (Ski Loop) doivent être au moins un (1) pouce de large et 5/8'' d'épaisseur ou d'un diamètre de un (1) pouce de matériel rond. L'arc de la boucle avant doit avoir un rayon d'au moins 2-1/8'' pouces et avoir au moins 120 degrés vers le haut (voir illustration). Les boucles de skis en plastique doivent être fixées avec des boulons en acier.



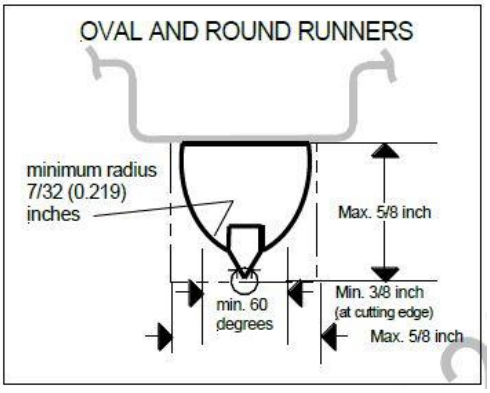
3. La boucle de skis doit chevaucher l'extrémité du ski et être attaché à la partie inferieur de celui-ci ou il doit couvrir la pointe du ski.
4. Les boucles de skis en métal doivent être fixées avec des boulons et non soudées.
5. Les boucles de skis en métal doivent avoir un support vertical ou latéral pour éviter celles-ci de se détacher ou se rompre.



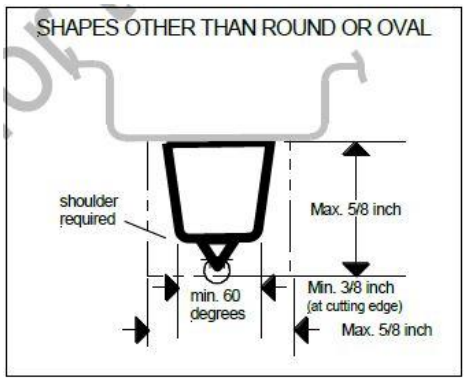
6. La pointe du ski doit être tournée vers le haut de 1.5 pouces du bas du ski.
7. Aucune partie du ski ne peut être en contact avec le châssis ou suspension dans la course normale de celle-ci.

<u>SNOCROSS</u>

1. Les skis 'Aftermarket' sont autorisés. Ils doivent cependant être disponible commercialement.
2. La largeur minimum des skis est de 3.5 pouces. La quille principale et la lisse doit être centré sur le ski. La profondeur maximale de la quille principale est de 1.5 pouces (sans lisse). La profondeur maximale des autres quilles est de 5/8 pouce. Aucun rebord tranchant n'est permis sur le ski.
3. Les skis peuvent être renforcés mais sur le dessus seulement.
4. Les skis et les boucles de skis doivent être intacts au début de chaque course. Dans l'intérêt de la sécurité, un pilote peut se voir attribuer un drapeau noir si une boucle de skis ou un ski est endommagé de façon a provoqué un danger. Les boucles de skis n'ayant pas un (1) pouce de largeur doivent être paddés.
5. Les lisses doivent être disponibles commercialement.
6. Seulement une partie coupante est autorisée soit la lisse. L'angle minimum de la lisse est de 60 degrés.
7. Les lisses peuvent être de n'importe quelle forme. Sauf pour la partie coupante, tous les rebords doivent avoir un rayon minimal de 45 degrés ou un chanfrein de 1/16 pouces (voir illustration)



8. La forme de la lisse et de la partie coupante doit limiter la pénétration à 3/16 pouce. Un épaulement a la partie coupante des requis si la lisse n'est pas ronde ou ovale. Le rayon minimum de la lisse adjacent à la partie coupante est de 7/32 pouce (0.2187).
9. La hauteur et la largeur maximum est 5/8 pouce. La largeur minimale adjacente à la partie coupante est 3/8 pouce pour la lisse qui n'est pas ronde. Les lisses doivent entrée dans un carré de 5/8 pouce (voir illustration)



10. Les plaque d'aide à la direction peuvent être utilisées mais doivent suivre les directives suivantes.

a) Les plaques ne peuvent pas être plus longues que 18 pouces
b) Les plaques ne peuvent pas être plus haute que 4 pouces.

c) Les plaques ne peuvent pas dépasser le coté du ski.
d) Seul le matériel UHMW peut être utilisé.
e) Elles doivent être disponible commercialement.
f) Tous les bords exposés doivent être arrondis et le pas avoir de rebords coupant.

11. Le comité des règles de l'ISR peut déterminer la conformité d'un ou des produits particuliers introduit au cours de la saison de course.

SUSPENSION ARRIÈRE

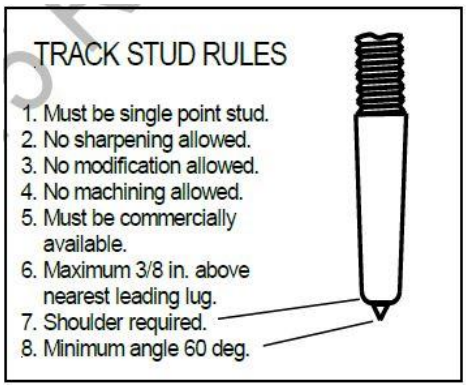
1. Tout type de glissière OEM peut être utilisé en remplacement.
2. Les glissières (HYFAX) peuvent être percées dans toutes les classes.
3. Les systèmes de lubrification de glissière ne sont pas permis. Cependant des insertions de matériel peuvent être faites dans les glissières.
4. Seuls les ressorts de suspension en acier sont autorisés sauf indication contraire.

CHENILLE ET TRACTION

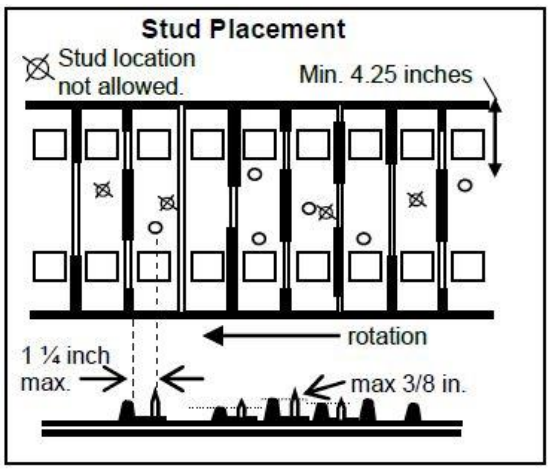
1. Les dimensions des chenilles sont spécifiées dans chaque section. Un maximum de 1/8 pouce de variance de largeur est toléré. Aucune coupe, entaillage, taille de la chenille est permis, sauf indication contraire.
2. Dans toutes les catégories de course, les clips de chenille ainsi que les clips de guidage doivent être remplacées quand elles sont usées. Les clips de guidage peuvent être remplacés par des clips de chenille et les clips de chenille peuvent être remplacés par des clips de guidages. Cependant, la chenille doit conserver le nombre de clip de chenille et de clips de guidage d'origine.
3. L'identification apposé ou moulé sur la chenille par le fabricant doit être complètement visible et non-modifié. Aucun item de traction ne peut être installé par-dessus l'identification. L'identification inclus le numéro de série, le numéro de modèle ou toute autre information apposée par le fabricant.
4. Les chenilles ne peuvent être reversées.

SNOCROSS

1. La hauteur maximale des Lug de la chenille est de 1.75 pouces dans toutes les classes.
2. Quel que soit la longueur de la chenille ou de sa largeur, la motoneige est limitée à quatre-vingt-seize (96) crampons. Ceux-ci ne doivent pas être aiguisés, modifiés. Ils doivent n'avoir qu'une seule pointe et être conforme à l'illustration suivante :



3. Les crampons doivent être faits d'acier, avec un ''insert'' de carbure.
4. Tous les composants de traction doivent être situés dans le centre de la chenille, entre les bords intérieur des deux (2) glissières et a un minimum de 3,75 pouce du bord de la chenille (4,25 pouces du centre de la pointe au bord de la chenille)
5. Les plaques d'appui des crampons (Stud backing plate) doivent avoir une taille de 2 pouces de large X 2.75 pouces de long par 1,25 pouce de haut et ne pas dépasser la hauteur de la Lug. Les plaques d'appui des crampons doivent être commercialement disponibles et ne doivent pas être modifiés.
6. Les plaques d'appui peuvent être de formes horizontales, verticales ou obliques. Il faut cependant qu'ils soient conformes au règlement de dimension.
7. Les plaques d'appui doivent être fixées à la chenille avec le crampon lui-même ou un assemblage écrou/boulon. Aucun affutage (verticalement ou horizontalement, ou oblique) n'est permis.



8. Tous les crampons doivent être directement alignés derrière un Lug et pas plus de 1,25 pouce derrière celui-ci. La mesure de 3/8 pouce de pénétration est mesurée à partir de la partie supérieure des Lug. Les

deux mesures sont prises parallèlement au rebord de la chenille et parallèlement au plat de la chenille.

9. Le crampons doit être a un minimum de 4,25 pouces du bord de la chenille, mesurée parallèlement a la surface de la chenille et du bord du crampon (tangent a celui-ci).

CADRE ET CHASSIS

1. Un pad arrière (rear snow flap) doit être installé de manière permanente. Il doit pointer vers le bas et avoir un système de retenu pour les mouvements vers l'arrière de façon à restreindre les composant, la neige, la boue, les roches et tout autre matériel d'être éjecté de la chenille. Les matériaux recommandés pour le pad arrière sont : Une courroie de caoutchouc renforcé de fibre de 3/16 pouce d'épaisseur ou une bande de plastique semi-rigide de 3/16 pouce d'épaisseur tel que le polyéthylène HD ou UHMW.
2. Le pad arrière doit recouvrir la partie la plus large de l'ouverture du tunnel arrière par au moins un (1) pouce de chaque côté.
3. Les mouvements vers l'arrière du pad arrière doit être retenu par un câble d'acier (ou autre matériel similaire) sur le châssis de la motoneige. L'utilisation de ressorts et/ou de matériaux élastique n'est pas acceptable.
4. Le Pad arrière doit être en contact avec le sol lorsque le pilote est sur la motoneige. La violation de cette règle entraine l'expulsion obligatoire de la classe.
5. La longueur maximale de la motoneige est de 120 pouces.
6. Toutes les motoneiges modifiées doivent avoir un siège rembourré d'au moins un (1) pouce d'épaisseur. Les sièges d'origine peuvent être modifiés mais ils doivent respecter cette règle.
7. Sauf indication contraire, les sièges des classes ''Stock'' doivent demeurer OEM.
8. Sauf indication contraire, des bandes de protection peuvent être jouté à l'intérieur du tunnel afin de protéger celui-ci et le système de refroidissement.
9. Les motoneiges utilisées en compétition peuvent être peintes n'importe quel couleur. Il ne doit cependant ne pas avoir d'**ORANGE** sur les motoneiges pour une question de sécurité.

SNOCROSS

1. Des composants de traction adhérant peuvent être ajoutés sur les marchepieds.
   a) Sur le plat des marchepieds : Les systèmes de traction doivent être adhérant et ne pas être plus haut que ½ pouce du plat du marchepied.
   b) Sur le rebord roulé : Les systèmes de traction doivent être adhérant et ne pas être plus haut que 1/4 pouce du rebord roulé du marchepied.
   c) Le dispositif de traction peut s'étendre au maximum de 1/4 de pouce au-delà de la partie du bord roulé. Il n'y aura pas de bords tranchants sur le côté du bord roulé.
2. Les extensions de marchepied ne sont pas permises.
3. La couleur orange est interdite sur les motoneiges de Snocross.

ALLUMAGE ET SYSTÈME ELECTRIQUE

1. Toutes les motoneiges doivent être équipées d'un cordon coupe-circuit (killswitch) qui doit être accordée à l'opérateur et être utilisable à tout moment. Le coupe circuit doit ''tuer'' le moteur en débranchant le système d'allumage lorsque le pilote et la motoneige sont séparés. Il est de la responsabilité du pilote de s'assurer que le cordon est attaché à tous ceux qui démarre le moteur ou conduit la motoneige.
2. La longueur maximale du cordon est de quatre (4) pieds sauf indication contraire. Cette longueur est mesurée à la pleine extension du cordon.
3. Le cordon doit être solidement attaché au pilote. Aucunes pinces crocodiles autorisés.
4. Le commutateur d'attache du cordon doit être fixé sur la motoneige à un endroit autre que le guidon ou la colonne de direction.
5. Toutes les motoneiges doivent avoir un bouton d'arrêt sur le guidon du côté droit qui sera accessible par le pouce.
6. Sauf indication contraire, les pièces de démarrage électriques, y compris le moteur, solénoïde, batterie, support de batterie, câblage et couronne d'entrainement (ring gear) peuvent être enlevés. Aucun usinage, découpage ou meulage n'est permis.

SNOCROSS

1. Le système d'éclairage nécessaire pour la classe doit être fonctionnel au début de la course. Une panne de feu lors d'une course n'est pas un motif de disqualification.
2. Les systèmes d'acquisition de données (data acquisition) sont permis.

3. Un interrupteur d'arrêt de sécurité secondaire fonctionnel et opérationnel qui coupera l'allumage est obligatoire dans toutes les classes. Le commutateur doit être situé sur le côté droit du guidon. Le commutateur peut être soit du type "on-off" ou a ressort (Appuyez et tenez).
4. Le cordon coupe-circuit doit être porté par l'opérateur à tout moment ou la motoneige est en mouvement que ce soit dans les puit, paddock, stagging ou sur la piste.
5. Si un pilote/opérateur devient détaché de la motoneige et qu'elle tourne encore, si le cordon de sécurité ne fonctionne pas ou qu'il n'est pas attaché au pilote quand le moteur tourne, le pilote sera disqualifié de la course (heat) dans lequel l'infraction a été commise.

REGLEMENTS SUR L'ESSENCE

AVIS : Il est conseillé pour tous les concurrents de faire tester leur essence lors de l'évènement, avant la compétition.

1. Un concurrent qui fait appel d'une disqualification de carburant doit assumer le cout de l'analyse de carburant et de manutention.
2. Essence et lubrifiants permis :
   a) Seulement les essences de pompe disponibles commercialement qui est conforme à ces règles sont autorisées. (le terme ''essence de pompe'' comprends les carburants distribuées de la station-service et des carburant de compétition qui sont disponible commercialement dans des bidons de carburant). L'essence peut être mélangé avec des lubrifiants à base de pétrole, de légumes, ou synthétique. L'utilisation d'huiles, de carburant (y compris l'essence-alcool) et des additifs qui fournissent des caractéristiques d'augmentation de puissance est strictement interdite.
   b) Seulement carburant composé d'essence de la pompe standard et un lubrifiant acceptable sont autorisés. Les additifs qui produisent de l'énergie au-delà de celle produite par l'essence de pompe standard et de l'huile à base de pétrole ne sont pas autorisés. La liste des additifs inacceptables inclut, mais n'est pas limité à, l'alcool, les nitrates, et d'autres composés contenant de l'oxygène. Aucun concurrent ou membre d'équipage ne doivent posséder d'additif d'augmentation de puissance ou agents sur les lieux de la course ou de l'évènement sanctionné. La violation de cette règle pourra se soumettre d'une procédure disciplinaire grave.
   c) Les bombes aérosol d'éther sont autorisées lors des courses sanctionnées pour des fins de départ. Aucun pilote ne sera autorisé à transporter ces bombes sur leur personne ou leur motoneige pendant la course.
   d) Les pilotes doivent permettre aux officiels de tester leur carburant à tout moment.

TEST DE CARBURANT

AVERTISSEMENT : l'essence, les lubrifiants, les additifs et les agents de test sont tous des matériaux potentiellement dangereux. Tous ceux qui les manipulent devraient être conscient des risques et agir en conséquence. Le comité des règles de l'ISR a établi des lignes directrices et des procédures de test recommandées, mais décline toute responsabilité en cas de blessure ou de décès causés par la manipulation de ces matériaux. Tout ou une partie de ces tests peuvent être utilisés. Les résultats des tests peuvent être confirmés de temps en temps à l'aide d'un spectromètre infrarouge.

1. CONDUCTIVITÉ ELECTRIQUE
2. CERIC NITRATE REAGENT TESTING
3. REAGENT D TEST FOR DIOXANE
4. WATER SOLUBILITY TESTING
5. TOUT AUTRES TEST AGRÉÉ PAR LE COMITÉ DES REGLES DE COURSE

REGLEMENTS DES CLASSES "STOCK"

Dans les classes ''Stock'', aucun changement ou modification n'est autorisé, sauf autorisation spéciale par ces règles. Si ces règles ne permettent pas expressément le changement ou la modification, alors il faut supposer que le changement ou la modification n'est pas autorisée.

REGLEMENTS GENERAUX

1. La motoneige doit avoir les composants originaux (OEM) suivant : Moteur, capot, admission, échappement, châssis, suspensions et embrayage. Ces composants doivent être d'origine (OEM) pour le modèle et l'année de la motoneige ou des pièces de rechange OEM légalement déposés qui remplacent les pièces d'origine.

2. Limitations de la classe Super Stock 600 pour les moteurs à 2-temps.

Maximum displacement	600 cc
Number of cylinders	2
Maximum effective compression ratio	6.8:1 ± 0.2
Maximum carb size	40 mm
Maximum EFI size	46 mm

3. Limitations de la classe Super Stock 600 pour les moteurs à 4-temps

Engine Layout:	In-line 3 cylinder without drive clutch gear reduction.
Minimum Stroke:	66mm
Maximum Displacement:	1050cc
Maximum carburetor bore	40mm
Maximum FI throttle body bore	42mm
Max. compression ratio	11.8 to 1

4. Les motoneiges 440cc refroidis au liquide Stock de 2007 et plus vieux sont autorisées dans les classes 600cc refroidi au liquide.

CLASSE 4-TEMPS

Aspiration Naturelle Seulement

Class	CC	Carb/ EFI	Exh
Stock	1200 cc	OEM	OEM

1. Afin d'être admissible à la compétition, une motoneige à moteur à quatre temps doit être classée selon la procédure de classement des moteurs à quatre temps de L'ISR pour pouvoir participer à une classe 2-temps.

MOTEUR

1. Tous les moteurs devront avoir une étiquette OEM et / ou des numéros de série apposée sur le moteur.
2. Aucun élément du moteur ne peut être modifié, changé ou élargie des spécifications originales du fabricant du moteur, aucuns composants supplémentaires ne peuvent être ajoutés au moteur. Le ''Blueprinting'' n'est pas autorisé. Aucun enlèvement de quelque matériel que ce soit ne sera autorisé. Cela doit comprendre le polissage, porting, l'ébavurage, sablage des surfaces ou enlèvement de matière aux fins d'équilibrage du moteur ou d'autres raisons.
3. Le perçage maximum d'un cylindre ne doit pas dépasser 0.020 pouces (0.50mm)
4. Seulement les pistons d'origine (OEM) ne sont tolérés comme remplacement.
5. Il ne peut pas y avoir plus d'un joint d'étanchéité (gasket) entre le cylindre et la base du moteur. Aucun changement de dimension du moteur ne peut être fait en changeant les joints d'étanchéité (gasket).
6. L'ajustement des valves rotatives doit demeurer comme ajuster en usine par le manufacturier.
7. Tous les composant des carburateurs (jet, aiguille, etc.,) sont autorisé. Toute modification des carburateurs est interdite.
8. La manette des gaz et le levier d'accélérateur peuvent être modifiés ou remplacés. La position doit demeurer la même que d'origine (OEM) sur le guidon et la manette des gaz doit être actionné par le pouce et fonctionner avec un mécanisme mécanique directe pour le moteur.
9. Un ressort de rappel adéquat sur la manette des gaz est nécessaire.
10. le dispositif d'étrangleur (choke) peut être déconnecté mais il doit demeurer à l'endroit d'origine.
11. Aucune suralimentation (supercharged ou turbo) n'est permise.
12. Le système d'admission d'air du moteur doit inclure toutes les éléments suivant : les évents de capot, boîte à air, mousses de réduction du bruit, tuyaux d'admissions , carburateurs, collets, valves rotatives, clapets, brides de carburateur et les buses d'injection d'huile qui constituent du matériel original (OEM) pour que la marque et le modèle. Aucuns changements ou modifications sont autorisées sur n'importe quelle partie du système d'admission d'air du moteur ou des emplacements de montage.
13. Le couvert de neige profonde doit demeurer en place.
14. Le moteur doit rester à l'emplacement d'origine (OEM). Les supports de moteur doivent être d'origine (OEM) pour le modèle. Aucun limiteur de couple du moteur n'est autorisé.
15. Aucun système d'alimentation de carburant pressurisé n'est permis.
16. Les conduites de carburant doivent être acheminées et protégé pour éviter d'être endommager par d'autres composants.
17. Aucun système de refroidissement additionnel n'est permis.

18. Si un système d'injection d'huile est d'origine (OEM), il doit rester à son emplacement d'origine (OEM). Il peut cependant être déconnecté et remplacer par le pré-mélange de l'huile.
19. Les bougies d'allumage (Sparks Plug) peuvent ne pas être d'origine.
20. Le système d'échappement doit inclure toutes les composants suivant : Tube de sorti (headers), Y pipe, chambre d'expansion, chargeur d'impulsion, silencieux et tuyau d'échappement qui sont original (OEM) pour la marque et le modèle.
21. Aucuns changements ou modifications sont autorisés à n'importe quelle partie du système d'échappement ou des emplacements de montage.

SYSTÈME D'ENTRAINEMENT

1. Doit avoir l'embrayage original à vitesse variable fournie par le fabricant. Elle doit être d'origine (OEM) pour le modèle et l'année du véhicule, ou de remplacement approuvé par le fabricant.
2. Aucun usinage, meulage, perçage ou n'importe quelle modification sur les embrayages n'est permis sauf indications contraires.
3. Tous les ressorts, poids ou rampes peuvent être utilisés. Il n'y a pas de limite d'engagement des poulies. (RPM)
4. Aucun usinage ne peut être fait pour recevoir des ressorts et poids.
5. Dans la poulie primaire, du matériel peut être enlevé mais pas ajouté aux rampes et ''flyweights''.
6. Les cames d'embrayage secondaires peuvent être coupées à n'importe quel angle. Les ''Helixes'' usinées sont autorisés.
7. Les courroies d'embrayage ne doivent nécessairement être d'origine (OEM).
8. Le carter de chaine doit être originale (OEM) pour le modèle et l'année. Il doit demeurer à l'endroit d'origine. Le tendeur de chaine peut être changé pour n'importe quel tendeur (OEM).
9. N'importe quelle chaine et pignons (Sprockets) peuvent être utilisés.
10. L'axe d'entrainement de la chenille (driveshaft) et les pignons (Sprockets) doivent être OEM pour le modèle. Le diamètre des pignons peut être rectifié.
11. Les freins peuvent être modifiés, mais doivent être opérationnels à tout moment. Les composants des freins doivent être commercialement disponibles. Si le système de disque de frein est déplacé, le disque de frein d'origine doit rester en place. Les systèmes de refroidissement aux liquides sont autorisés. Le disque de frein ne peut être modifié dans les zones de contact du pad. Le moyeu de disque de frein peut être modifié pour le montage. Le diamètre et l'épaisseur d'origine (OEM) doivent être maintenus. Le matériel de disque de frein ne peut pas être substitué par un autre matériel. Les disques d'aluminium et / ou de carbone ne sont pas autorisés.
12. La surface de contact de plaquette de disque ne peut pas être réduite de plus de 15% de la surface de contact de plaquette de surface initial.
13. La poignée de commande de frein doit demeurer à l'emplacement d'origine (OEM) sur le côté avant gauche du guidon.
14. Les évents existants peuvent être utilisés pour diriger l'air de refroidissement pour les composants de frein. Le disque de frein ne doit pas s'étendre à l'extérieur de la carrosserie.

DIRECTION

1. Aucune substitution de matériel n'est autorisée sur la suspension avant. Elle doit demeurer à l'emplacement d'origine sur le châssis.
2. Les barres stabilisatrices ne peuvent pas être déplacées. Elles doivent être d'origine (OEM) pour le modèle ou une autre barre stabilisatrice d'un autre modèle qualifié au sein de la marque de la motoneige. Elle peut être déconnecté ou enlevé. Si elle est déconnectée, tous les composants restants doivent être fixés de manière à ne pas compromettre la conduite ou les autres pilotes.
3. Il doit rester au minimum deux (2) pouces de débattement de suspension avec le pilote assis sur la motoneige.
4. Le renforcement des composants est autorisé par soudage ou entretoisement. L'intégrité structurelle doit être maintenue.
5. Les jambes de skis (Spindle) ne peuvent pas être raccourcis.
6. Tout ressort peut être utilisé sur la suspension. Ils peuvent être raccourcie ou chauffé. Les ressorts peuvent être enlevés et remplacés par un autre type de dispositif d'amortissement.
7. Tous les amortisseurs sont permis. Ils peuvent être plus courts que d'origine (OEM) mais ne peuvent pas être plus long.
8. Le guidon doit être intact au début de chaque journée de course. Tous guidons commercialement disponibles (y compris ceux en fibres de carbone) sont autorisés. peut être modifié pour s'adapter au

conducteur. Les extrémités ouvertes doivent être bouchés. Le guidon doit être rembourré (avec un pad au niveau des fixations du milieu). La colonne de direction doit demeurer dans sa position d'origine (OEM). Les poignées (grips) peuvent être modifié ou remplacés.

9. Les extensions de guidons, amortisseur de vibration et support de réinstallation commercialement disponible sont autorisés.

SKIS ET LISSES AU CARBURE

1. Les skis Aftermarket sont autorisés. Ils doivent être commercialement disponibles. Les skis, les loupes de skis et les lisses au carbure doivent se conformer aux règlements généraux.
2. Les skis ne peuvent être interchangés entre les marques.
3. On peut renforcir les skis sur le dessus seulement.
4. Un maximum de dix (10) pouces matériel tournant (carbure) par ski. Il doit être continu.

SUSPENSION ARRIERE

1. La suspension doit être d'origine (OEM) pour la marque et le modèle. La suspension peut être située n'importe où dans le tunnel où le fabricant a foré, partiellement foré ou marqué par les trous de montage. Aucune substitution de matériaux n'est autorisée.
2. Le renforcement des composants est autorisé par soudage ou entretoisement. L'intégrité structurelle doit être maintenue.
3. Les rails ne peuvent pas être plié ou raccourci.
4. Des roulettes peuvent être ajoutés ou enlevés avec les supports de montage à partir d'un kit de roulettes d'origine (OEM). Le diamètre des roulettes peut être rectifié.
5. Les systèmes de lubrification des glissières ne sont pas autorisés (Ice Scratcher)
6. Toutes les glissières sont autorisées.
7. Tous les amortisseurs sont permis. Ils peuvent être plus court que d'origine (OEM) mais ne peuvent pas être plus long.
8. Tous les ressorts sont permis. Les ressorts peuvent être enlevés et remplacés par un autre type de dispositif d'amortissement.
9. Les ressorts peuvent être raccourcis ou chauffés.

CHENILLE ET TRACTION

1. La chenille doit être d'origine (OEM) pour le modèle.
2. La chenille doit rester tel que fabriqué par le mouleur de la chenille. Aucune taille ou modification de la chenille est autorisés.
3. Aucuns clips (cleat) ou clips partiels ne peut être ajouté.
4. N'importe quel clip commercialement disponible peut être utilisé. Aucun système de traction ne peut être ajouté au clip de chenille.
5. La chenille ne peut être reversée.

CADRE ET CHASSIS

1. Tous les châssis auront des tags OEM et / ou numéros de série apposée sur le cadre.
2. Renforcer par soudage et / ou entretoisement est autorisée.
3. La suppression totale de tout élément de la motoneige par la chaleur, acide, perçage, meulage, sablage, grenaillage, substitution ou l'élimination totale n'est pas autorisée.
4. Les ouvertures d'accès peuvent être ajoutées pour extraire ou réparer un composant, mais doivent être fermées lorsque qu'en piste. Les fermetures doivent être fabriquées avec des matériaux de type origine.
5. Les évents externes / écopes doivent être d'origine (OEM) pour le modèle. Les évents peuvent être couverts ou fermés. Aucune évents ou écopes supplémentaires peuvent être ajoutées.
6. Les canaux de refroidissement des freins et/ou du moteur doivent rester dans les limites de la motoneige et utilisé seulement les évents existant de la motoneige.
7. Le capot ne peut pas être enlevé.
8. Le Pare-brise doit être OEM ou d'égale dimension du pare-brise OEM et monté dans à l'endroit OEM. La hauteur minimale OEM pare-brise doit être maintenue. Il doit avoir une bordure de sécurité. Pare-brise peut être modifié pour le mouvement du guidon. Il doit être intact au début de chaque journée de course.
9. Le siège doit rester OEM pour le modèle. Du bourrage peut être ajouté ou soustrait pour améliorer le confort et la sécurité du conducteur. L'épaisseur minimum du coussin est de cinq (5) pouces, mesurée sans poids sur le siège. Le siège doit rester a l''emplacement du d'origine du modèle. Il doit être rembourré.
10. L'isolation ne peut pas être enlevée.
11. Les plaques de protection (Skid Plates) peuvent être ajoutées pour la protection de la motoneige. Les plaques de protection doivent être solidement fixées.
12. Un ''coussinet'' peut être ajouté directement sous le moteur. Il doit être fixé sur le châssis. Aucun

changement d'emplacement du moteur n'est autorisé.

13. Du matériel (plaque) peut être ajouté sur le tunnel au niveau des trous de montage de la suspension.
14. Il est fortement recommandé que les ouvertures arrières du tunnel soit bouchées avec du matériel comparable au tunnel. La couverture du tunnel est nécessaire pour empêcher un ski ou un membre d'un pilote d'entrer dans le tunnel.
15. Des bandes d'usure de protection du tunnel peuvent être ajouté, enlevées ou modifiées. Un revêtement en bombe aérosol est permis.
16. Les pare-chocs avant et arrière peuvent être ajouté, enlevés ou déplacés. Ils ne doivent pas constituer un danger pour la sécurité.
17. Le réservoir de carburant doit être d'origine (OEM) opaque ou un réservoir transparent fourni par le fabricant (OEM). Le réservoir transparent doit être de dimension égales et de même capacité (en litres) à celui d'origine (OEM). Les réservoirs d'origines (OEM) sont les seuls qui peuvent être utilisés pour fournir du carburant au moteur.
18. Les conduites de carburant doivent être acheminés et protégés pour éviter d'être endommager par d'autres composants.

ALLUMAGE ET SYSTÈME ELECTRIQUE

1. L'allumage (ignition) doit être d'origine (OEM) pour l'année et le modèle. Le CDI/ECU (boite électronique) peut être reprogrammé. Les allumages fixes peuvent être avancée ou retardée d'un maximum de 4 degrés.
2. **Aucun dispositif Aftermarket qui interrompt l'allumage ou contrôle le système de freinage pour des fin de contrôle du départ ou du contrôle de la traction n'est permis à moins d'être d'origine (OEM).**
3. Le câblage peut être retiré.
4. Des instruments peuvent être ajoutés mais ne doivent pas représenter un risque de sécurité. Ils peuvent être débranchés mais pas supprimés.
5. Les lumières avant, arrières doivent être d'origine (OEM) pour le modèle et l'année. Elles doivent rester à l'emplacement d'origine sauf autorisation par la demande de l'ISR.

REGLEMENTS DES CLASSES ''OPEN''

REGLEMENTS GENERAUX

1. Le déplacement maximum pour les moteurs 2-temps est de 600cc. Les moteurs 2-temps doivent provenir d'une motoneige qualifiée en 600 SS bicylindre.
2. Il s'agit d'une classe de châssis ouvert (OPEN).
3. Les restrictions suivantes s'appliquent aux moteurs 4-temps
   a) Le moteur doit provenir d'un modèle ''stock'' homologué par l'ISR.
   b) Le déplacement maximum est de 1050cc
   c) Le moteur doit être un 3 cylindre en ligne sans réducteur à engrenage.
4. Tout moteur 4-temps qui respecte les lignes directive des moteur 4-temps mentionnées plus haut dans ce présent document , sera indiqué comme légal pour la compétition sans examen.
5. Tout autre configuration de moteur a quatre temps, doit être examiné par le comité de moteurs à 4-temps avant d'être autorisé à entrer en compétition.
6. Les motoneiges doivent respecter les consignes de sécurité.
7. Toutes les motoneiges en compétition seront inspectées individuellement par les commissaires de course pour la sécurité et l'intégrité structurale.
8. Le poids minimum de la motoneige (en piste) est de 430 livres pour la saison 2014-2015 de la course.

NOTE :

LE POIDS MINIMUM SERA RÉVISER A CHAQUE ANNÉE

9. La fibre de carbone et le titane sont interdits sur le châssis, les freins, la chenille, la suspension, l'embrayage et le système d'entraînement. Ceci inclut les composants de protection ou de décoration, les évents, les scoops, les entrées, les déflecteurs, les conduits et les gardes.
10. Les pièces en titane et/ou fibres de carbones utilisées dans la production (OEM) d'un modèle stock qualifié 600 SS sera autorisés pour la construction d'une motoneige OPEN sans modification mais doivent être exactement les mêmes pièces que d'origine (OEM). La prise en compte pour la fibre de carbone ou d'autres composants faits de matériel exotique peut être présentée à tout moment par le fabricant (de la motoneige ou Aftermarket) et doit être approuvé pour la compétition avant de l'utilisé.

MOTEUR

1. Un système d'échappement avec silencieux fonctionnel est nécessaire.
2. Le moteur doit se conformer aux lignes directrices suivantes :

a) La motoneige doit avoir la carburation/injection de carburant d'origine (OEM) pour le modèle.
b) Les composant des carburateurs (jet, aiguille, etc.,) sont autorisé. Toute modification des carburateurs est interdite.
c) Aucun système de suralimentation.
d) Le ''Throttle body' doit rester OEM pour le modèle.
e) Les composants d'admission (tube, flanges boots) ne peuvent pas être modifiés et doivent rester d'origine (OEM) pour le modèle. La boite à air (Air Box) peut être retirée. Elle peut être modifié ou remplacée pour augmenter le taux de compression.
f) Les ''reeds'' et les ''Reeds-block'' (Reed Valve) ne peuvent pas être modifiés ou remplacés. Elles doivent être d'origine (OEM) pour le modelé.
g) Les têtes d'échappement (Headers) doivent rester OEM pour le modèle. (Quatre temps)
h) Le ''lift'' et la durée (retard ou avance) de l'arbre à cames doivent rester OEM pour le modèle. (quatre temps) (Voir Exceptions 4 i)

3. Les conduites de carburant doivent être acheminés et protégés pour éviter d'être endommager par d'autres composants.
4. Le moteur doit être considérée comme étant formée des composants suivants qui ne peuvent être changées de du modèle d'origine (OEM) Stock.
   a) Carter (Crankcase)
   b) Vilebrequin (Crankshaft)
   c) Cylindres
   d) Pistons
   e) Allumage (peut être reprogrammée)
   f) La tête est ouverte aux modifications de compressions des dômes (cups), le planage/usinage de la tête, les couvert ou les dômes en ''Billet'' qui contiennes des cups/embouts détachables pour modifié la compression seront également légal. La bougie d'allumage doit demeurer dans la position d'origine comme une tête de production en référence à la chambre de combustion.
   g) Les moteurs à quatre temps sont autorisés à changer les pistons pour modifier le taux de compression.
   h) Pour les moteurs a 4-temps, la tête est interprétée comme étant la tête coulé/billet seulement. Elle ne comprend pas les arbres à cames, soupapes ou les composants d'entrainement des valves.
   i) Certains moteurs à quatre temps spécifiques peuvent être autorisés à être amélioré pour l'égalisation avec d'autres motoneiges concurrentes. Ils seront autorisés un changement d'arbre à cames. La came de remplacement doit être déposée auprès de l'ISR et une came des mêmes spécifications doit être soumise à l'ISR. Cette came sera utilisée pour vérifier les arbres à cames utilisés en compétition.
   j) L'installation d'arbre à cames est ouverte, dans la mesure où l'indexation et le jeu des soupapes sont concernés.
   k) Des moteurs spécifiques approuvés par l'ISR sont autorisé à utilisés n'importe quel ''Headers''

SYSTÈME D'ENTRAINEMENT

1. Le garde-poulies (Clutch Cover) doit être distinct de configuration du capot et couvrir embrayages au centre des boulons ou en-dessous de ceux-ci. Ils doivent être d'une épaisseur de .090 pouces en 6061T6 aluminium ou en acier équivalent (Les autres matériaux sont non autorisés) et être recouvert pr une courroie de six (6) pouces de large. Si le garde-poulie (Clutch Cover) est fabriqué avec une feuille de 0,125 po en aluminium (ou matériel équivalent en acier), la courroie est recommandée, n'est pas obligatoire.
2. Sur les motoneiges qualifiées dans la classe stock, qui ont les poulies d'origine (OEM) qui respecte les limitations du SYSTÈME D'ENTRAINEMENT peuvent utilisées un garde-poulies d'origine (OEM). Le système de montage du garde-poulie d'origine (OEM) doit être maintenu.
3. Les ressorts d'embrayage en titane (Poulie primaire et poulie menée) sont autorisés.

DIRECTION

1. La longueur des carbures de ski est illimitée.
2. Les ressorts en titane admis, barres stabilisatrices et les barres antiroulis ne sont pas considérés comme des ressorts.

SUSPENSION ARRIERE

1. Les ressorts de suspension en titane sont autorisés.

CHENILLE ET TRACTION

1. La chenille doit être d'une seule pièce moulée et commercialement disponible. Sauf indication contraire, la chenille doit être utilisée comme produite par le fabricant sans aucune modification.
2. Aucune largeur minimale pour la chenille.
3. Aucuns trous de plus de 7 mm ne peuvent être faits sur la chenille.
4. Les Lug de traction peuvent être coupé jusqu'à l'intérieur de ¼ pouce de la chenille.
5. Si des Lug sont coupés dans la partie centrale de la chenille, aucun produit de traction n'est autorisé sur la chenille.
6. Si des Lug sont coupés dans les bandes externes à un angle de 45 degrés, des produits de tractions peuvent être utilisé en suivant les règles de tractions.

ALLUMAGE ET SYSTÈME ELECTRIQUE

1. L'assemblage du feu arrière doit provenir d'une motoneige Stock qualifié. Le feu arrière et le feu de freinage soit être fonctionnel au début de chaque course.
2. Un fabricant peut utiliser une bobine d'allumage (Ignition Coil) par cylindre au lieu d'une bobine par un système de moteur. La bobine supplémentaire est la seule modification admissible à un système d'allumage de production.
3. Le câblage peut être enlevé.
4. La lumière arrière ne peut pas être alimentée par une batterie.