

REGLEMENTS FORMULA 500 TRADUCTION INTEGRALE ISR

LA CLASSE F-500 (A L'EXCEPTION DES REGLEMENTS DE SECURITÉ) SERONT GELÉES JUSTE QU'A 2019.

NOTEZ BIEN: CE DOCUMENT A LA FIN CONTIENT 2 PAGES DE PIECES GÉNÉRIQUES LÉGALES (JOBBER) DE REMPLACEMENTS MISE A JOUR.

REGLEMENTS GÉNÉRAUX

- 1- La motoneige doit être conforme aux règlements généraux et exigences ISR.
2. La motoneige doit provenir d'un modèle Polaris Indy 400 et /ou 500 de 1989 à 1992 à carburateur. Toute variation de modèles comme Deluxe, SKS, SP et Standards sont permis. Les modèles Indy Trail son interdit.
3. Le manufacturier du Cab moteur et logo peuvent être différent
4. La diminution du poids soit par chaleur, acide, perçage, meulage, jets de bille de verre. /sable, grenailage, substitution ou élimination totale est interdit sauf si autrement spécifier.
5. Poids minimum : 400 lb (181,8kg)
6. Largeur globale maximale :45 pces

MOTEUR

1. Aucune composante du moteur peut être altéré où changer ou élargit des spécifications originales soit du manufacturier (OEM) de ce dit moteur, ainsi que l'ajout de composante additionnels sur celui-ci ou également aucun moteur sera accepté.
2. Le modelage a un moteur modèle (Blue printing) est formellement interdit. Aucuns matériaux de quelque manière que ce soit ne peut être enlevé. Ceci inclus le polissage, des entrés et sorties (port Matching), ébavurage (deburring) jet de billes de verre ou sable dur les surfaces donc l'objectif est de balancer le moteur ou toutes autres raisons.
3. Aucun changement à la dimension du moteur ne peut être fait par l'entremise d'ajustement au niveau des points d'étanchéité. Les joints d'étanchéité peuvent être ajuster mais doivent demeurer dans les épaisseurs originales du manufacturier (OEM).
4. Alésage maximale du cylindre pour réparation et ou usure est de 0.020 pouces ou 0.50 millimètres.

5. Les pistons acceptés, doivent être originaux pour le moteur (OEM), le modèle SPI ou Kimpex est autorisé.

6. Les remplacements de la soupape à glissières (slide valve) et les jets principaux sans aucune modification sont permis en formule 500. Aucune modification au corps du carburateur est permise.

7. Aucune pompe à essence peut être ajoutée

8. Le système de lubrification du moteur (pompe à l'huile) et caisse de résonance et l'entrée (bol à air) peuvent être retirés.

9. Le thermostat peut être retiré.

10. Le système de refroidissement doit être entièrement original et demeuré dans les localisations d'origine (OEM).

11. Les bougies connecteurs, câbles à bougies, peuvent être autres que celle d'origine

12. Le système d'échappement originale (OEM) pour le modèle doit être dans les emplacements d'origine également. Le système de silencieux tuyaux interne (stringer) peut être enlevé et remplacé par un tuyau de n'importe quel grandeur et longueur. Le système d'échappement doit avoir un silencieux conforme aux règlements ISR. Le coussinets sphérique (Ball socket) faisant parti de la chambre d'expansion peut être réparé et ou remplacé mais doit demeurer dans les spécifications d'origine (OEM). Aucune autre modification est permise.

13. Le collecteur d'échappement (Y-Pipe) ne peut être réparé ou modifier

14. Le moteur doit demeurer dans les emplacements d'origine et aussi sur la plaque originale ainsi que les supports, les limiteurs de couple (torque-Rod) sont acceptés.

PROPULSION

1. L'embrayage primaire doit être une Polaris type P-85

2. Toute embrayage secondaire commercialement disponible ainsi que leur composante interne sont permises.

3. Les embrayages et leurs composantes peuvent être modifier (Classification micro Belmont tour) type démontage rapide (quick change) sont permise à condition qu'ils soient basées sur l'embrayage Polaris type P-85

4. Le carter chaîne (Chain case) et l'arbre de la chenille (Track Shaft) doivent être d'origine et demeurer dans l'emplacement d'origine. Aucune modification ou diminution de poids n'est permise. Le rapport d'engrenage (socket ratio) peut être changé. Le système d'entraînement par courroie est interdit.
5. L'arbre d'entraînement primaire (Jackshaft) muni d'un chemin de clef (key) peut être remplacé par un modèle identique dans le même matériel muni de cannelures (spline)
6. Tout arbre d'entraînement primaire (Jackshaft) d'apparence originale (OEM) solide et de même matériel (acier) peut être utilisé.
7. Tout disque de frein original (OEM) de 8 pouces (20.3cm) et avec un moyeu en acier peuvent être utilisés. Le disque ne peut être modifié dans la zone de contact des plaquettes de freins. Aucun disque à vagues (Waves) n'est permis. Aucun moyeu en aluminium ou titane n'est permis.
8. Tout maître-cylindre de frein (master cylinder) commercialement disponible n'est pas permis.
9. Tout étrier d'agencement direct (direct fit) de la classification de Polaris sera accepté. L'étrier doit se fixer dans les emplacements originaux du carter de chaîne par contre l'étrier peut être modifié pour se fixer sur le carter de chaîne.

Un conduit de ventilation pour fin de refroidissement au système de freinage est permis à l'intérieur du capot.

SUSPENSION AVANT (SKIS) DIRECTION

1. Toutes composantes de la suspension avant et de la direction doivent être originale (OEM) pour le modèle sauf si cela est spécifié autrement.
2. Les tiges à rayon (radius roi) les embouent (fie Rod) peuvent être modifier ou remplacé.
3. Le décalage (offset) maximale permis est de 1 pouce (2.54cm), cette mesure est prise au centre de la cloison avant (bulkhead) exemple 23 pouces (58.4cm) partant du centre de la cloison jusqu'au ski extérieure doivent être de 22 pouces (55.9cm) du centre de la cloison centrale au skis extérieur gauche 7.45 pouces (44.3cm) avec un décalage total de 1 pouce (2.54cm).
4. Seuls les points de montage originale (OEM) sur le châssis peuvent être utiliser pour la suspension avant ainsi que leur amortisseur.
5. Tout ressort d'amortisseurs sont permis ainsi que des ajusteurs de ressort. Les ressorts en titane sont interdits.
6. Le seul amortisseur permis est le Polaris (Ski Shock) (SKI L&R 7041144). Les amortisseurs doivent être originale (OEM) pour le modèle ou par des pièces de remplacement design par ISR. Référence à la fin du document.
7. La barre stabilisatrice peut être remplacé mais doit être monté dans les emplacements d'origine (OEM) et elle doit traverser la cloison (Bulklead) au même endroit.
8. Les courroies limitatrices sont permises à condition que la course descendante de la suspension doit avoir un minimum de 2.5 pouces (6.35cm) avec le conducteur installer sur le siège, la course est mesurée sur parechoc avant.

9. Les composantes de suspension peuvent être renforcées mais aucun changement à la géométrie est permis sauf le carrossage (camber).
10. La colonne de direction ainsi que le guidon peuvent être relocalisés et ou remplacés. Diverses extensions sont permises sur les deux items mentionnés pour l'ergonomie du conducteur. La partie inférieure de la colonne de direction doit être sécurisée avec quatre (4) boulons. Un minimum de 1 boulon doit être dans les trous d'origine (OEM) qui fixe celle-ci. Le guidon et la colonne de direction doivent être de même matériel que celui d'origine (OEM) avec la même épaisseur murale ou plus en ayant le même diamètre extérieur que les composantes d'origine (OEM). L'utilisation de joints universel Esso est strictement interdite.
11. Le levier d'accélérateur peut être remplacé mais le mécanisme doit demeurer direct et actif avec le pouce et doit être monté sur le guidon partie arrière côté droite.

SKIS ET CARBURE

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

SUSPENSION ARRIERE CHENILLE

1. Les composantes intégrales de la suspension ainsi que celle-ci doivent être originale (OEM) et stock pour le modèle
2. sauf si spécifier autrement.
- 2- La suspension arrière doit maintenir un minimum de débattement de 2 pouces (5.1cm) verticale avec le conducteur assis sur le siège.
- 3- Des trous additionnelles peuvent être percé dans le tunnel pour changer les locafion des supports de suspension (swingram) par contre le nombre de trou ne doit pas être exagérer car cela constituera de la diminution de poids ce qui est interdit.
- 4- Les ressorts de la suspension arrière peuvent être remplacer et ou modifier. Les ressorts de la suspension arrière en titane sont interdits.
- 5- Les amortisseurs arrière doivent être originale (OEM) pour le modèle ou par des pièces de remplacement designers par l'ISR (voir documents joints à la fin)
- 6- L'amortisseur avant de la suspension arrière peut être retiré.
- 7- L'amortisseur arrière de la suspension arrière peut être relocalisé.
- 8- Le mécanisme de limitation de la suspension arrière (support avant et arrière) peuvent être remplace ou modifié. Les mécanismes de limitation ou d'ajustement à distance sont interdit.
- 9- Les roulchettes de suspensions marginales peuvent etre ajouté ou enlevé ainsi que leurs supports.
- 10- Un système de lubrification est permis.

CHENILLE ET TRACTION.

- 1- Toute chenille commercialement disponible et ayant les dimensions de 15 pouces (38.1cm x 332.7cm) sont permise et la longueur minimale des languettes (battes) doit etre de 0.5 pouces(1.27).
- 2- La conception de la chenille doit etre utilis e comme elle a été fabriqu e aucune incision, coupage, limage ou toute autre modification ne sont permises.
3. Il est interdit de souder des plaques de soutien et ou d'installer sur ceux-ci des produits de traction de type (Hooker plates)
- 4- Les crampons install e directement en dessous des rails de suspension sont interdits.
- 5- Les produits de tractions doivent etre conforme aux reglements généraux de la section ovale de ISR.
- 6- Les crampons en titane sont interdit
- 7- Les plaques de soutiens des crampons (baking plates) peuvent etre en acier, aluminium, ou en plastique seulement aucun autre matériel n'est permis.

CHASSIS ET TUNNEL

- 1- Le chassis doit être un Polaris Indy 500 1989 a 1992 inclusivement.
- 2- Le châssis peut être renforcit.
- 3- Le capot, pare brise, cuvette (Bailly pan), siège, réservoir d'essence, marche pied, peuvent être remplac e ou modifi e.

- 4- Le câblage électrique tableau de bord, lumière, pare-choc, réservoir à l'huile peuvent être enlevés ou remplacés.

ALLUMAGE ET ELECTRICITÉ

- 1- Le système d'allumage doit être originale (OEM) pour le modèle aucune modification permise.
- 2- Le volant moteur (Fly Wheel) ne peut pas être modifié pour diminuer de poids.
- 3- Les instruments, cadrans et filages peuvent être enlevés.
- 4- Les systèmes d'acquisition de données sont permis pour la gestion du moteur seulement aucun moyen d'acquisition de données de châssis sont permis, les caméras de type GoPro sont permis et peuvent être installés n'importe quel position (clarification), les tachéomètres de type acquisition de données sont permis mais ne doivent pas être utilisés pour récupérer des informations, aucune autre forme de données permises
- 5- Une lumière arrière approuvée avec la certification (dot au lead) doit être installée et être fonctionnelle de façon continue et en tout temps et ce même si le moteur ne fonctionne pas. Elle doit être de hauteur d'au moins 2.5pce de hauteur et de 10 pces carré minimum, elle devra être fixée solidement à la carrosserie.

N.B Ce document a été traduit de l'original pour en faciliter la compréhension en cas de litige et ou différent sur l'application d'une partie ou de la totalité du règlement, seul la version à jour en anglais et conforme à ISR sera acceptée.

ISR Approved F-500 Components

Con-ipldnéhÉ'M

4pplfcäli6nZPättNumbéW.

Trailing Arm

Trailing

Trailing

Trailing

Trailing

Trailing

Trailing

Trailing

Trailing

Trailing Arm

Left

Left

Left

1822053
Arm1822052

Arm44-8953 Trailing

ArmKX-08453

Arm0<-08452

Arm15-0123-0995

Arm15-0122+

Arm17-802

Arm17-803

468-210 Trailing Arm
COPiÄoiineC

Arm44-8952

995

468-211

*A9éJ'téAion

Polaris

Polaris

Western PowerS

orts

Western PowerS

orts

Automatic

Distributors

Automatic

Distributors

Marshall

Marshall

Wahl Bros

Wahl Bros

High

Performance

Engineering

UET \O
EM

SM OE

SM M

SM

DG

SM

DG

SM

SM

ing

ing

SM

DG

SM

DG

SM

DG

SM

DG

OE

M

OE

M

SM

DG

SM

DG

CDI BOX	1989	3083725	Polari
CDI BOX	1990-92	3083989	Polari
CDI BOX	1989	44-6326	Weste
CDI BOX	1990-92	44-6327	Weste
CDI BOX	1989	KX_01407	Auton
CDI BOX	1990-92	KX-01408	Auton
CDI BOX	1989	11-1539-E9996	Marsh
CDI BOX	1990-92	11-2142-E9996	Marsh

Gasket set	all all			High Performance Engineering	
Gasket set	all	sket /O		Polaris Polaris	
		a		<u>Western Power Sports</u> <u>Western PowerS</u> <u>orts</u>	
				Automatic Distributors Automatic Distributors	
				Marshall Marshall •Soutcet	SM DG
				High Performance Engineering	SM DG
Gasket Set HeadGasket Only	all all Appljca'tipn		*17814 Complete set 17-816 Head Gasket only	High Performance Engineering	SM DG
Carb mounting flanges Carb_adapter mount adapter mount Carb adapter mount	all Carb all		No Longer available from P 14-1072 Mounting Spigot	<u>Western Power Sports</u> <u>Western Power Sports</u>	SM DG
				<u>B</u>	SM DG
			KX071005 07,,10045 Mounting Spigot	r o s W a h l B r o s Sources	SM OG

