



RÈGLEMENTS **2017** **GROUPE : INBOARD**

1.0 COMITÉ DE DIRECTION DE LA HRL

1.1- Le comité est formé de :

Didier-Bernard Séguin	Commissaire
Michel Poirier	Directeur
Jonathan Abbott	Directeur
Jean-Philippe Poulin	Directeur
Yan Beaupré	Directeur (voté par les pilotes S et F)
Patrick Haworth	Directeur (voté par les pilotes H)
Mario Blain	Directeur (voté par les pilotes GP)

Note : Les directeurs élus par les pilotes ont un mandat de 2 ans.

1.2- HRL a les droits et reconnaissances requise pour organiser et présenter des courses d'hydroplanes au Canada et aux États-Unis.

1.3- HRL publiera un bulletin d'information, nécessaire aux équipes, avant la tenue d'un événement. HRL se réserve le droit de faire un événement spécial qui comptera au championnat.

1.4- Organigramme lors d'un week-end de course :

1.4.1 SONT SOUS L'AUTORITÉ DU DIRECTEUR DE COURSES

- directeur des puits / promoteur
- escouade nautique
- marqueurs, chronométrateur et superviseur vidéo
- bateau ambulance

1.4.2 SONT SOUS L'AUTORITÉ DE L'ARBITRE EN CHEF

- officiel des communications (spotter)
- juges de coins
- inspecteur

1.4.3 Le directeur de courses et l'arbitre en chef sont sous l'autorité des directeurs HRL.



2.0 LOGISTIQUE DES COURSES

2.1- Des officiels accrédités et formés par HRL seront en poste pendant les compétitions.

2.2- Une ambulance doit être présente, en tout temps, sur les sites de compétitions.

2.3- Un bateau ambulance, tout équipé, doit être présent au centre du parcours. De plus, deux plongeurs certifiés HRL doivent être sur le parcours dans des embarcations différentes.

2.4- 4 bouées minimum seront installées pour les virages et une bouée blanche à l'entrée de chaque virage pour indiquer l'extérieur du parcours.

2.5- La présence d'au moins 1 embarcations de plaisance est requise pour le remorquage.

2.6- 1 juge de coin est nécessaires aux virages 1 et 2.

2.7- Les promoteurs des sites de compétitions doivent se conformer aux exigences et conditions des assurances et de la HRL.

3.0 ENREGISTREMENT

3.1- L'enregistrement et le « sign in » sont obligatoires à chaque week-end. Ils se tiendront le samedi matin de 8 h 00 à 8 h 30, à moins d'avis contraire apparaissant dans le bulletin d'information. Il y aura un « sign-in » obligatoire le dimanche matin de 8 h 00 à 8 h 30. À défaut de se présenter à ces heures, il y aura sanction selon l'article 11.2.

3.2- Seulement les embarcations enregistrées auprès de la HRL pourront participer au championnat des points. Les embarcations non-membres HRL devront être invitées et doivent payer 150\$ pour s'enregistrer à une compétition. Leurs points ne compteront pas au championnat HRL. Leurs points du week-end serviront seulement à les classer pour les qualifications et la finale. Ils n'auront pas de « tow money » mais auront accès à la bourse de la finale.

3.3- Une embarcation ne peut être enregistrée qu'une seule fois lors d'une fin de semaine de courses comptant au championnat HRL.

3.4- Les directeurs HRL peuvent refuser ou accepter tout enregistrement.

3.5- Aucune carte de membre pilote HRL ne sera émise lors d'une fin de semaine de compétition.



3.6- Un pilote associé à un hydroplane inscrite au championnat des points HRL ne pourra pas conduire une autre embarcation inscrite dans la même classe que lui durant la saison de course. Un pilote non associé ou associé à un hydroplane inscrite au championnat des points HRL, ne peut conduire plus d'une embarcation dans la même classe le même week-end. Après 10 courses avec le même bateau au cours de la saison, il devient associé au bateau.

3.7- Si un bateau n'est pas présent dans les puits à 8h00 le matin d'une journée de course, il ne pourra pas courir pour la journée à moins d'une justification approuvée par les directeurs. Les équipes auront jusqu'au mardi minuit précédent un week-end de course pour aviser de leur absence. Cet avis doit être communiqué par courriel à la coordonnatrice de la HRL, amleboeuf@regates.ca. À défaut d'avoir avisé une amende de 250\$ sera imposée. Voir article 11.2.B.

3.8- Un bateau qui arrive après la fermeture des puits (19h00) et qui laisse l'embarcation à l'entrée devra avoir un équipier au bateau dès 6h30 le matin suivant pour aider à la mise en place du bateau. À défaut, il y aura sanction selon l'article 11.2.

3.9- Il est obligatoire d'assister à la réunion des pilotes à l'heure annoncée dans le bulletin d'information. C'est le devoir de l'arbitre en chef et/ou du directeur des courses de s'assurer que les présences soient prises. Une absence entrainera une sanction selon article 11.2.

4.0 PROCÉDURE DE DÉPART ET FIN DE COURSE

4.1- Les couloirs de départ, pour les qualifications, seront déterminés selon l'article 6.2. Pour la finale et les consolations, les couloirs des participants seront déterminés à partir des positions du groupe de la finale selon l'article 7.3.

4.2- Les couloirs doivent se prendre en milieu de parcours sur le « *backstrecth* » et le bateau doit garder son corridor jusqu'à la sortie du tournant 1. Si un bateau n'est pas dans son corridor alloué dû à un incident de course, celui-ci ne sera pas pénalisé s'il n'en tire pas avantage pour le départ. Un bateau qui est sur la deuxième ligne de départ pourra avancer sur la première ligne et à l'extérieur si un bateau se retire avant la mise à l'eau.

4.3- Les bateaux peuvent quitter les puits seulement après le signal de 5 minutes et doivent passer, au moins une (1) fois devant la ligne départ/arrivée avant le départ officiel de la course. Si un bateau revient aux puits durant l'échauffement de 5 minutes, sa course est considérée comme terminée (DNF). Une minute avant le départ, les bateaux ne sont plus autorisés à quitter les quais ou la plage des puits.

4.4- Aucun bateau ne peut passer devant la bouée de départ/arrivée moins de 10 secondes avant le départ de la course. Le ou les bateaux qui passent la bouée départ/arrivée entre 10 secondes et 3 secondes avant le départ seront automatiquement disqualifiés (DNQ) de la course (P2). Ceux qui passent la bouée de départ/arrivée entre 3 secondes et 0 seconde avant le départ de la course seront considérés comme ayant devancé le départ (P1).



4.5- Le départ officiel de la course se fera lorsque l'horloge indiquera 0 :00 seconde. À ce moment, le chronométrage officiel de la course débutera. Pour les bateaux qui doivent partir sur la deuxième ligne, le départ officiel sera à 0 :05 secondes.

4.6- Les officiels pourront utiliser la reprise vidéo des caméras HRL. Le visionnement de la vidéo devra confirmer, hors de tout doute, l'infraction. Dans le doute, le jugement de l'arbitre prévaudra.

4.7-

4.8- Le premier bateau à terminer la course reçoit le drapeau à damier. Il en sera de même pour tous les participants de la course qui franchiront la ligne de départ/arrivée sans assistance externe. Après le passage du premier bateau (indépendamment s'il a une pénalité ou non), les autres participants auront 60 secondes pour terminer la distance complète de la course. Si les participants ne peuvent compléter la distance, aucun point ne sera alloué et un « *over lap* » (OVL) sera inscrit.

4.9- Lorsque l'arbitre agite le drapeau noir, la course est terminée pour tous les participants et ils doivent retourner aux puits selon les consignes que l'arbitre en chef aura précisées à la rencontre des pilotes. À défaut de se conformer, il y aura sanction selon l'article 11.2. Pour les finales seulement, tous les participants sont autorisés à faire un tour de plus (Victory lap).

4.10- En tout temps, l'arbitre en chef peut agiter le drapeau à damier pour mettre un terme à la course.

4.11- Lorsque le bateau est à l'eau, aucun équipier n'est autorisé à toucher à l'arbre « shaft » et l'hélice. Après le signal de 5 minutes avant le départ les équipes n'ont plus le droit d'enlever leur carlingue du bateau et aucun accès aux compartiments moteur n'est autorisé. Seul l'accès au cockpit est autorisé. Les bateaux mis à l'eau sans carlingue devront être approuvés par un officiel HRL. Une fois que le bateau est poussé pour sa sortie des puits, aucun équipier n'est autorisé à sauter à l'eau ou nager pour porter assistance au pilote/bateau. À défaut, il y aura sanction selon l'article 11.2 et une P11 pour sa course.

4.12- Pendant la période de 5 minutes avant le départ, le seul endroit autorisé pour entrer à l'intérieur du parcours est sur le « *backstretch* » entre la sortie du tournant 1 et la bouée de mi-parcours. Une fois à l'intérieur du parcours, il est défendu de dépasser la ligne centrale du parcours. Le seul endroit pour en sortir se trouve entre la bouée départ/arrivée et la bouée numéro1 du premier tournant. Les bateaux sur le parcours ont priorité sur ceux qui entrent sur celui-ci.

4.13- Si un bateau ne prend pas le départ, le corridor libre pourra être occupé par le bateau qui se trouve à l'extérieur du corridor libre.



5.0 LE POINTAGE

5.1- La distribution des points :

Position	Qualifications/ Essais chronométrés	Consolation	Finale
<i>1</i>	25	Accès à la Finale	25
<i>2</i>	21	7	21
<i>3</i>	18	6	18
<i>4</i>	15	5	15
<i>5</i>	11	4	11
<i>6</i>	8	3	10
<i>7</i>	5	2	9
<i>8</i>	1	1	8
<i>9</i>	0		
<i>10</i>	0		
<i>DNS / DNF DNQ / OVL</i>	0	0	0

- DNS : Pas débuté la course
- DNF : Pas complété la course
- DNQ : Pas qualifié ou disqualifié
- OVL : « Over lap »

5.2- Les points vont à l'embarcation et non au pilote. Un bateau ne peut pas avoir moins que 0 point pour une course.

5.3- Les positions finales d'une course sont déterminées par ;

- A-** Le nombre de tours complétés après l'application des pénalités
- B-** Par la position sur le même tour complété.
- C-** Dans le cas d'une égalité au « photo-finish », le même nombre de points sera alloué aux participants qui sont à égalité. Les bateaux qui suivent recevront les points alloués au rang où ils ont passé la ligne d'arrivée.

5.4- Si une course est arrêtée par les officiels et qu'elle est déclarée officielle selon l'article 8.5, le classement final se fera à partir de la méthode à l'article 5.3. Pour un bateau qui aura reçu une pénalité durant cette course, elle sera appliquée sur le tour précédant son dernier tour complété. De plus, le ou les embarcations ayant causé l'arrêt, ou impliqué(s) dans l'arrêt de la course, seront considérés comme DNF.

5.5- Si une journée de course est annulée par les directeurs HRL pour une classe durant la fin de semaine, tous les bateaux enregistrés dans cette classe recevront 25 points au Championnat pour chaque journée annulée, s'ils ont fait le « sign in » le matin de la journée annulée.



5.6- Le championnat des points

5.6.1 Total des points :

L'équipe avec le plus grand nombre de points sera classée en première position et toutes les autres équipes suivent selon leur total de points.

5.6.2 Départage d'égalité

S'il y a égalité au classement entre deux (2) ou plusieurs équipes, le classement sera déterminé en fonction des critères suivants :

- A-** le plus grand nombre de victoires lors des finales;
- B-** le plus grand nombre de deuxièmes places lors des finales et ainsi de suite;
- C-** le plus grand nombre de victoires lors des qualifications;
- D-** le plus grand nombre de deuxièmes lors des qualifications et ainsi de suite.

6.0 LES QUALIFICATIONS ET LES ESSAIS CHRONOMÉTRÉS

6.1- Essais chronométrés

Lors des essais chronométrés, tous les tours complétés par le bateau seront chronométrés et seulement son tour le plus rapide sera retenu. C'est le directeur des courses qui détermine le nombre de tours à faire. L'ordre des participants sera à l'inverse des positions au championnat des points. Les bateaux n'ayant aucun point au championnat ou à égalité des points seront classés par tirage au sort. Pour la première course de la saison, il y aura un tirage au hasard pour déterminer l'ordre.

6.2- Qualifications

Les groupes et couloirs seront formés et par la suite on applique les restrictions s'il y a lieu. Un bateau ne peut pas renoncer à son couloir lors des qualifications et finales.

6.2.1 Qualification 1

Groupe : En alternance selon le championnat des points

Couloir : En alternance selon le championnat des points

Pour la première course de la saison, il y aura un tirage au hasard pour former les groupes et assigner les couloirs. Une fois la saison commencée, les bateaux n'ayant aucun point au championnat ou à égalité des points seront classés par tirage au sort.

Si une classe n'a pas eu de qualification le samedi et si seulement une qualification est tenue dimanche avant la finale, il y aura un tirage au hasard pour assigner les couloirs de cette qualification et les groupes seront formés en alternance selon le



championnat des points. Les bateaux n'ayant aucun point au championnat ou à égalité des points (après l'application de 5.6.2) seront classés par tirage au sort. Pour la première course de la saison, il y aura un tirage au hasard pour former les groupes et assigner les couloirs.

6.2.2 Qualification 2

Groupe : En alternance des groupes de la qualification 1

Couloir : À l'inverse du corridor obtenu dans la qualification 1 (voir annexe H)

6.2.3 Qualification 3 et les suivantes

Groupe : En alternance selon les points accumulés *

Le groupe A aura une quantité égale ou moindre de bateaux que le groupe B

Le groupe B aura une quantité égale ou moindre de bateaux que le groupe C

Couloir : Tirage au hasard pour les positions 1-2 ; 3-4 ; 5-6 ; 7-8

* S'il y a égalité sur la somme des points, le pointage de la dernière qualification départagera le gagnant. Si l'égalité persiste, le pointage de l'avant-dernière qualification prévaudra et ainsi de suite. Si l'égalité persiste toujours, on utilisera la position au championnat avant la fin de semaine. Les bateaux n'ayant aucun point au championnat ou à égalité des points seront classés par tirage au sort.

* Un bateau qui n'a pas de point avant la qualification 3 ne participera pas au tirage au hasard pour le choix des couloirs.

6.3- Une qualification est considérée officielle si tous les groupes d'une même qualification ont couru dans la même journée.

6.4- Le nombre de bateaux par groupe de qualifications est déterminé par le directeur des courses. Il y aura un maximum selon la classe :

Maximum de 10 bateaux pour les classes : 2.5 litres - Formule 2500

Maximum de 8 bateaux pour les classes : Hydro350

Maximum de 6 bateaux pour les classes : Grand Prix

6.5- Il y aura un maximum de 2 qualifications et/ou essais chronométrés par classe pour chaque jour de compétition.

7.0 FINALE ET CONSOLATION

7.1- Le groupe pour la finale sera formé de (8 ou 7-1 ou 6-2) bateaux pour toutes les classes (2,5 litres ; F2500 ; H350), à l'exception de la classe Grand Prix qui sera de (7 ou 6-1 ou 5-2) bateaux. Le ou les bateaux en deuxième ligne devront partir à l'arrière et à



l'extérieur selon le parcours. Un bateau sur restriction sur la première ligne devra partir à l'extérieur mais restera sur la première ligne.

7.2 Aucun bateau ne sera en attente pour les finales. Cependant dans le cas d'une reprise du départ où 2 bateaux et plus ne peuvent reprendre le nouveau départ, le directeur des courses et l'arbitre en chef se réserve le droit de compléter la grille de départ et les bateaux devront partir dans les corridors extérieurs.

7.3- Les positions pour composer les groupes de la finale et de la consolation seront déterminées sur la somme des points cumulés lors des qualifications et /ou les essais chronométrés. S'il y a égalité sur la somme des points, le pointage de la dernière qualification départagera le gagnant. Si l'égalité persiste, le pointage de l'avant-dernière qualification prévaudra et ainsi de suite. Si l'égalité persiste toujours, on utilisera la position au championnat avant la fin de semaine. Les bateaux n'ayant aucun point au championnat ou à égalité des points (après l'application de 5.6.2) seront classés par tirage au sort.

7.4- Pour les classes 2.5 litres, F2500 et Hydro 350 qui ont de 12 à 19 inscrits il y aura une consolation selon les règles suivantes ;

- A-** Les sept plus hauts totaux de points selon l'article 7.3 vont en finale.
- B-** Les positions 8 à 15, selon l'article 7.3, font parties de la consolation.
- C-** Le gagnant de la consolation se qualifie pour la finale dans le couloir 8.
- D-** S'il y a moins que 4 bateaux qui prennent le départ, la course sera de 2 tours seulement.

Pour la classe Grand Prix avec 9 inscrits et plus, il y aura une consolation selon les règles suivantes :

- A-** Les six plus hauts totaux de points selon l'article 7.3 vont en finale.
- B-** Les positions 7 à 12, selon l'article 7.3, font partie de la consolation.
- C-** Le gagnant de la consolation se qualifie pour la finale dans le couloir 7.
- D-** S'il y a moins que 3 bateaux qui prennent le départ, la course sera de 2 tours seulement.

7.5- Pour les classes 2.5 litres, F2500 et Hydro 350 avec 20 inscrits et plus, il y aura deux (2) consolations selon les règles suivantes :

- A-** Les six plus hauts totaux de points selon l'article 7.3 vont en finale.
- B-** Les positions 7 à 22, selon l'article 7.3, font partie des 2 consolations.
- C-** Les groupes et couloirs seront formés en alternance selon les points accumulés.
- D-** Le gagnant de chaque consolation se qualifie pour la finale et ils seront classés selon 7.3 pour déterminer les couloirs 7 et 8.
- E-** S'il y a moins que 4 bateaux qui prennent le départ, la course sera de 2 tours seulement.

7.6- Il y aura seulement une finale par classe, lors d'une fin de semaine de courses. Le directeur de course et l'arbitre en chef peuvent décider de tenir la finale sans avoir fait la finale consolation. La consolation est considérée officielle si la finale est officielle.



7.7- Si aucune qualification officielle n'est tenue lors de la fin de semaine, il n'y aura aucune finale.

7.8- Si une finale ne peut être présentée, le classement final du week-end sera déterminé sur la somme des points cumulés lors des qualifications et /ou les essais chronométrés. S'il y a égalité sur la somme des points, le pointage de la dernière qualification départagera le gagnant. Si l'égalité persiste, le pointage de l'avant-dernière qualification prévaudra et ainsi de suite. Si l'égalité persiste toujours, on a 2 gagnants et plus.

8.0 RÈGLEMENTS DE COURSE

8.1- Les essais libres sont à la discrétion du directeur des courses et de l'arbitre en chef.

8.2- C'est la responsabilité du propriétaire ou du conducteur du bateau de s'assurer que l'embarcation est mise à l'eau, à temps, pour sa course.

8.3- Pour la mise à l'eau des bateaux, si le bateau n'est pas prêt à l'arrivée de la grue, il passera son tour. Il pourra revenir à la fin des mises à l'eau mais devra partir à l'extérieur. Aucune attente ne sera tolérée par le directeur des puits. Une fois la mise à l'eau terminée, il est interdit de lever le bateau pour en faire le drainage.

8.4- Un comité composé de 3 membres HRL, plus l'arbitre en chef et le directeur de courses, détermineront si les conditions climatiques permettent la tenue d'une épreuve.

8.5- Lors d'une course, lorsque le nombre de tours complétés par le meneur est de 50 % et plus, la course est considérée officielle si elle est arrêtée par les officiels.

8.6- Une course est de 5 tours sauf pour la consolation qui est de 4 tours. Pour la classe GP, les courses sont de 4 tours. L'arbitre en chef et/ou le directeur des courses ont le pouvoir de modifier la distance si cela est dans le meilleur intérêt du sport et des pilotes.

8.7- L'arbitre en chef et/ou le directeur des courses peuvent retarder la tenue d'une course si les circonstances l'exigent.

8.8- Lors d'une première reprise de la course, les bateaux feront le plein d'essence à l'eau à l'exception de la classe Grand Prix ou sauf avis contraire du directeur de courses. Les équipes ont l'obligation d'avoir un extincteur à proximité de la zone de ravitaillement. Aucun drainage ne sera permis sauf si le directeur des courses l'autorise. Si une seconde reprise est nécessaire, le directeur de courses déterminera la procédure à suivre.

8.9- En cas d'arrêt de la course, la ou les embarcations ayant causé ou provoqué l'arrêt seront exclues du nouveau départ.



8.10- Une course sera automatiquement arrêtée si un bateau s’immobilise et qu’aucun des trois signaux suivants ne peuvent indiquer à l’arbitre que le pilote est hors de danger ;

- 1- Par une confirmation radio
- 2- Par la mise en fonction du voyant lumineux (strobe)
- 3- Ouverture à plus de 2 reprises de la porte du cockpit.

Si le pilote omet d’indiquer sa condition physique, il y aura sanction selon l’article 11.2

8.11- Dès qu’un pilote sort de son habitacle, une fois qu’il a quitté les quais (ou plage), sa course est considérée comme terminée (DNF).

8.12- Les drapeaux :

- NOIR et CROIX JAUNE : retour aux puits
- ROUGE : course arrêtée – immobilisation immédiate
- BLANC : dernière minute avant le départ – dernier tour du meneur à la course
- VERT : temps entre le «5 minutes » et le «1 minute» – durant la course
- JAUNE : problème sur le parcours – « Attention ! »
- DAMIER : fin de la course

8.13- Il est interdit de passer à l’extérieur des bouées extérieures qui délimitent le parcours. Une pénalité (P8) s’appliquera dans le cas d’une infraction à la règle sans raison apparente. Il y aura sanction selon l’article 11.2.

9.0 LES PÉNALITÉS

9.1- Il y aura un tour de pénalité et perte de 5 points pour toutes les infractions. Une P2 entrainera une disqualification automatique.

- P1-** Un bateau passant la bouée départ/arrivée entre 3 et 0 secondes avant le départ.
- P2-** Un bateau passant la bouée départ/arrivée entre 10 et 3 secondes avant le départ.
- P3-** Un bateau changeant de couloir avec moins d’une queue d’eau de distance.
- P4-** Ne pas avoir passé devant la ligne de départ 1 fois avant le départ officiel.
- P5-** Un bateau poussant un autre vers l’intérieur ou l’extérieur (de 2 couloirs et +).
- P6-** Un bateau qui détruit ou décroche une bouée sans raison apparente.
- P7-** Un bateau qui rate une bouée de parcours sans raison apparente.
- P8-** Un bateau qui est en défaut selon les articles 4.12 ou 8.13.
- P9-** Lors du départ, un bateau qui change de corridor selon 4.2.
- P10-** Un bateau qui n’est pas dans son corridor assigné lors du départ.
- P11-** Toute situation jugée inacceptable par l’arbitre en chef.

9.2- Un bateau qui se verra décerné deux pénalités et plus ou qui aura une conduite antisportive, sera automatiquement disqualifié de la course.



10.0 LES RESTRICTIONS

Les restrictions sont sous la responsabilité de l'arbitre en chef de la HRL. Les conducteurs devront passer leurs restrictions devant la présence des officiels reconnus HRL seulement et en fonction. Si au cours d'une même année un pilote réussit à passer plus de 50% de ses restrictions, le pilote aura la possibilité de compléter le passage de celles-ci la saison suivante

(NOTE : un pilote d'APBA doit rencontrer l'arbitre en chef de la HRL, Jonathan Abbott, pour obtenir une reconnaissance de ses restrictions.)

10.1- Nouveau conducteur ou conducteur expérimenté mais inactif depuis plus de 10 ans :

- 1- Quatre (4) départs à l'extérieur et doit rester à l'extérieur pour la course.
- 2- Quatre (4) départs à l'extérieur et doit rester à l'extérieur pour le premier tour.
- 3- Quatre (4) départs à l'extérieur et doit rester à l'extérieur jusqu'à la sortie du premier virage

10.2- Conducteur expérimenté mais inactif depuis un minimum de 3 ans et un maximum de 10 ans :

- 1- Un (1) départ à l'extérieur et doit rester à l'extérieur pour le premier tour.
- 2- Un (1) départ à l'extérieur et doit rester à l'extérieur jusqu'à la sortie du premier virage.

10.3- Conducteur expérimenté qui passe à une classe supérieure selon les classes suivantes :

A) S à F2500

- 1- Deux (2) départ à l'extérieur et doit rester à l'extérieur jusqu'à la sortie du premier virage.

B) F2500 à H350

- 1- Deux (2) départs à l'extérieur et doit rester à l'extérieur pour le premier tour.
- 2- Deux (2) départs à l'extérieur et doit rester à l'extérieur jusqu'à la sortie du premier virage.

C) S à H350 ou H350 à GP

- 1- Quatre (4) départs à l'extérieur et doit rester à l'extérieur pour le premier tour.
- 2- Quatre (4) départs à l'extérieur et doit rester à l'extérieur jusqu'à la sortie du premier virage.

D) F2500 à GP

- 1- Huit (8) départs à l'extérieur et doit rester à l'extérieur pour le premier tour.
- 2- Huit (8) départs à l'extérieur et doit rester à l'extérieur jusqu'à la sortie du premier virage.



10.4- Conducteur expérimenté avec un bateau neuf ou n'ayant jamais piloté le bateau

- 1- Un (1) départ à l'extérieur et doit rester à l'extérieur pour le premier tour.
- 2- Un (1) départ à l'extérieur et doit rester à l'extérieur jusqu'à la sortie du premier virage.

N.B. : Il est de la responsabilité du pilote de prouver qu'il a conduit le bateau dans les 5 dernières années.

10.5- L'arbitre en chef se réserve le droit de refuser le passage d'une restriction ou de remettre un conducteur sous restriction s'il juge que la sécurité des participants est menacée. De plus, il peut exiger à un pilote de prendre le corridor extérieur pour une course sans qu'il soit sur restriction, seulement dans le but de l'observer.

10.6- Un formulaire devra être rempli et signé par l'arbitre en chef pour approuver le passage de chaque restriction. Un DNF un DNS ou une pénalité entraînera l'annulation du passage de la restriction. Si DNF est selon l'article 4.8 il pourra passer sa restriction.

10.7- Aucun changement de classe ou de bateau ne sera autorisé pour accélérer le processus des restrictions.

10.8- L'âge minimum requis pour les pilotes au 31 décembre de l'année précédente est :

- 16 ans en 2.5 litres et Formule 2500
- 18 ans en Hydro 350 et avec un minimum de 25 courses d'expérience
- 21 ans en Hydro 350, sans expérience
- 21 ans en GP et avec un minimum de 50 courses d'expérience

10.9- L'arbitre en chef peut décerner des restrictions à un conducteur qui a 3 pénalités et plus pour la même infraction durant la saison de courses. Il peut remettre un bateau sous restriction si celui-ci devient continuellement une obstruction sur le parcours.

10.10- Un pilote ayant des restrictions ou ayant des restrictions avec le bateau et ayant fait le « sign in » du matin doit obligatoirement être le pilote de la journée. Si celui-ci se retire, peu importe la raison, il ne peut plus piloter pour le week-end. De plus, un pilote est sur restriction pour la journée complète de course.

10.11- Un bateau ayant subi des dommages structurels (voir annexe G) pourra placer sous observation pour une course et devra partir de l'extérieur et rester à l'extérieur pour le 1^{er} tour. Le bateau doit compléter sa course et l'arbitre en chef, après l'inspection du bateau, déterminera si d'autres restrictions s'appliquent ou non.



11.0 LES SANCTIONS

11.1- À défaut de rencontrer les règlements techniques et indépendamment de la performance, qu'elle soit améliorée ou pas, une sanction sera décernée au bateau.

- A) 1^{ère} sanction – perte des points de la fin de semaine. Si l'inspection est faite avant le début des courses le dimanche, il perd les points du samedi seulement.
- B) 2^e sanction – perte des points de la fin de semaine et 50 points au championnat, 250\$ dans un fond de point de la classe.
- C) 3^e sanction – suspension indéterminée (dans l'attente d'une décision rendue par le comité HRL).

11.2- À défaut de rencontrer certaines règles de la réglementation, une sanction sera donnée au bateau pilote/équipe de course:

- A) 1^{ère} sanction – avertissement écrit et période de probation.
- B) 2^e sanction – perte de 25 points au championnat et 250\$ dans un fond de points de la classe.
- C) 3^e sanction – suspension indéterminée.
- D) A la 4^e sanction reçu au pilote/équipe de course, peu importe la nature 11.2.B s'appliquera automatiquement.

Une période de probation de 12 mois entrera en vigueur à compter de la date de l'infraction et un avis écrit sera envoyé. Lorsqu'un pilote/équipe de course reçoit 3 avertissements (1^{ère} sanction) de nature différente, la prochaine infraction selon 11.2 passera directement à la 2^e sanction.

11.3- Le propriétaire du bateau est responsable du comportement de tous les membres de son équipe incluant l'ensemble de ses commanditaires et ce en tout temps lors des événements HRL.

11.4- Dans le cas d'une sanction pour une conduite antisportive de la part d'un membre d'une équipe de courses ou tout individu relié au monde des courses d'hydroplanes, le comité HRL analysera la situation et rendra sa décision à la lumière des faits. Seul l'arbitre en chef, le directeur de courses ou un membre de la direction HRL peut donner une sanction pour conduite antisportive et pourra la mettre en vigueur sur le champ selon son jugement.

12.0 RÈGLES TECHNIQUES ET INSPECTION

12.1- Les règlements techniques 2017 APBA seront appliqués pour toutes les classes « inboard », à l'exception des points suivants. Tout ce qui n'est pas permis expressément par les règlements techniques pour les moteurs en classe GP (annexe A), en classe H350 (annexe B), en classe 2.5 L et Formule 2500 (annexe C) est interdit et sujet à sanction.



12.1.1 La Classe HRL-GP utilisera les règlements en **annexe A**.

12.1.2 La Classe HRL-HYDRO 350 utilisera les règlements en **annexe B**

Note : À compter de la saison 2019, seulement les bateaux avec une capsule type 4 (avec porte en-dessous) seront permis sur le circuit HRL.

12.1.3 Les classes HRL 2.5L et F2500 utiliseront les règlements en **annexe C**

12.1.4 Les bateaux devront avoir une entrée d'air à l'avant de l'habitacle et une sortie d'air à l'arrière.

12.1.5 Tout système (bec de canard ou autre) pour drainer lors d'une course est strictement défendu et les bateaux doivent être munis d'une valve anti-retour sur l'alimentation d'eau du moteur.

12.1.6 Tous les bateaux devront avoir deux (2) strobes (Marque: Grote/Whelen model: 77931 & 97943). Ils devront être positionnés de chaque côté du capot du moteur.

12.1.7 Les bateaux, incluant les projections, devront respecter les dimensions maximum suivantes et le poids (avec conducteur) minimum suivant :

A- Classe 2.5 litres et Formule 2500

Longueur : 18'2'' Largeur : 9'4'' Poids : 1050 lbs
Largeur maximal du tunnel : 64 pouces

B- Classe Hydro350

Longueur : 20'5'' Largeur : 10'3'' Poids : 1650 lbs
Largeur maximal du tunnel : 72 pouces

Le bateau sera pesé vide de son eau après sa course. Les bateaux dont la construction est avant 2011 inclusivement pourront excéder ces dimensions de 3% maximum.

12.1.8 Des élingues certifiées, approuvées et achetées auprès de la HRL avec le système de crochet SURLOCK devront être utilisées pour la mise à l'eau des bateaux. Les élingues devront être certifiées aux 5 ans.

12.1.9 Un système d'air en permanence, sans intervention humaine, est obligatoire pour toutes les embarcations où le pilote est attaché dans un cockpit. **Voir annexe D.** À partir de la période de 5 minutes avant le départ ou durant la course, si l'un des officiels remarque que le pilote ne porte pas son masque, il y aura une sanction selon 11.2.



12.1.10 Toute équipe de courses devra avoir :

- 1- Un extincteur de 5 lb sur la remorque et visible.
- 2- Des cales pour barrer les roues de la remorque.
- 3- Une corde de 8 pieds maximum ou une perche pour diriger le bateau lors de la mise à l'eau.

12.1.11 Un bateau doit être muni d'un crochet de remorquage adéquat.

12.1.12 Les bateaux devront être propulsés par une hélice sous-marine de 3 palettes seulement.

12.2- Tous les bateaux doivent passer l'inspection de sécurité avant de participer à la fin de semaine de compétition. La procédure d'inspection de sécurité des coques est en **annexe F**. Un autocollant sera apposé sur le bateau et devra être visible en tout temps (l'inspection de sécurité APBA est reconnue). Un bateau sans autocollant ne pourra être mis à l'eau. Les bateaux devront être prêts pour l'inspection dès 8 :00hrs le matin de chaque journée de courses. À défaut, il y aura sanction selon 11.2.

12.3- La procédure d'inspection mécanique, phase 1 sera aléatoire à chaque compétition. Un bateau est sujet à cette inspection dès son entrée dans les puits de ravitaillement.

12.3.1 Phase 1 :

1. Poids et dimension de la coque
2. Mesurer carburateur (throttle plate et venturi)
3. Mesurer carburateur (spacer and adapter) et/ou sur-compresseur
4. Vérification « intake, tête moteur, bloc, et le camshaft »
5. Mesurer ratio de compression avec la méthode Whistler
6. Prendre le « valve lift à l'intake et exhaust »
7. Test sur l'essence

12.3.2 Phase 2 :

Le moteur peut être démonté de toutes pièces et/ou être soumis à toute mesure d'inspection et/ou d'analyse. Dans le cas où des frais d'inspection externe et/ou d'analyse externe seraient nécessaires, HRL devra approuver ces dépenses et se portera responsable des frais si le moteur est jugé légal. Dans le cas où le moteur est non conforme à la réglementation, c'est l'équipe de courses qui assumera les frais. Tous les frais reliés aux joints d'étanchéités (gasket) sont la responsabilité de l'équipe de course.

L'arbitre en chef peut demander à l'inspecteur de procéder à l'inspection mécanique phase 2, et ce, en tout temps durant une fin de semaine de courses.

12.4- Les 2 premiers de chaque finale ne sont pas autorisés à ouvrir le capot moteur avant l'autorisation de l'inspecteur technique ou de l'arbitre en chef. À défaut, il y aura sanction selon l'article 11.2 et sera disqualifié.



13.0 RÈGLES GÉNÉRALES

13.1- Un code vestimentaire et la propreté des équipements adéquats devront être respectés dès l'arrivée sur le site de compétition. Ce code vestimentaire s'adresse aux membres des équipes participantes à une compétition, aux dirigeants et aux officiels. Sont obligatoires pour les équipiers qui travaillent sur le bateau et les quais : Souliers fermés ou sandales avec support à la cheville, chandail avec manches, pantalon ou bermuda. À défaut de quoi, il y aura sanction selon 11.2.

13.2- Aucun bateau ne pourra arborer un nom obscène ou douteux qui serait susceptible de choquer les spectateurs ou bien de nuire à la réputation du sport.

13.3- Aucun propriétaire, conducteur ou membre ne peut tenir aucun autre propriétaire, conducteur ou membre responsable pour blessures corporelles ou dommages résultant d'un accident de course lors d'un événement HRL.

13.4-

13.5- Un bateau doit garder le même numéro pour toute la saison. Le numéro doit être de couleur contrastante, unie et visible par les marqueuses. Il doit être d'une dimension minimum de 12 pouces de hauteur par 2 pouces de largeur. Si les officiels ne peuvent voir le numéro, il y aura une sanction selon 11.2.

13.6- Le numéro appartient au propriétaire et doit être unique. Lorsqu'un propriétaire a une embarcation dans différente classe, il peut conserver le même numéro pour chacune d'elle. Les bateaux enregistrés HRL avant 2015 pourront garder leur numéro. Dès qu'un bateau se retire du championnat HRL il perd son droit acquis de son numéro.

Aucune équipe ne pourra avoir un numéro débutant avec un 0. Le propriétaire du bateau garde son numéro jusqu'au renouvellement de sa carte l'année suivante. HRL se réserve le droit de refuser ou d'accepter un numéro. Le numéro 1 est réservé au champion de l'année précédente et il conserve son ancien numéro pour une période d'un an à moins qu'il remporte le championnat plus d'une année consécutive.

13.7- Le casque doit rencontrer les spécifications stipulées par une des agences suivantes : Département de Transportation, American National Standards Institute Inc., Snell, ou du type militaire designé pour avion militaire. Les casques militaires (CGF LA100, LH050, LH150, LH250, Gentex HGU84P) et les casques Peltor (Rally Pro; EN ECU 04 ou 05) sont reconnus. Le casque est obligatoire et devra être en bon état. Le pilote doit garder son casque durant la course. Lors d'un remorquage, il pourra enlever son casque une fois que le câble de remorquage est attaché et seulement si le bateau se trouve à l'extérieur du parcours, sinon il y aura sanction selon article 11.2.

13.8- Un gilet de sauvetage standard ou une veste de flottaison peuvent être portés par le pilote ayant un bateau avec capsule de types 3 ou 4. Pour les bateaux avec capsule de type 2, la veste de flottaison est obligatoire.



13.9- Le test de capsule est obligatoire à tous les 2 ans. La procédure d'immersion est en **annexe E**. Le test de capsule de l'APBA est accepté sur présentation d'une preuve de réussite du test.

13.10- Les protêts seront acceptés seulement à la suite d'une sanction selon l'article 11.1. Un délai de (48) heures après la décision est accordé pour le dépôt du protêt. Une somme de 500 \$ devra être remise, à l'arbitre et sera remboursé seulement s'il y a gain de cause. Aucun protêt ne sera accepté en raison d'une pénalité lors d'une course.

13.11- C'est le devoir de l'arbitre en chef de s'assurer que tous les règlements sont respectés. En cas de force majeure, le directeur des courses pourra le remplacer.

13.12- Un changement de bateau est possible dans le cas où l'embarcation n'est pas inscrite au championnat HRL et doit être conforme à la réglementation de la HRL. Pour la classe Grand Prix, un changement d'embarcation, incluant le moteur option 1 de la réglementation APBA 2017, sera admissible si le bateau provient de la classe GPW et n'est pas inscrit au championnat HRL.

13.13- Un code d'éthique devra être signé par tous les pilotes, équipiers et officiels pour participer aux activités de la HRL et sera valide pour 12 mois à compter de la signature du code d'éthique. Ils sont sujets à l'obligation de 11.3 et 11.4.

13.14- Il est strictement défendu de fumer et de consommer des boissons alcoolisées dans les puits durant les heures d'opérations. A la fin de la journée le directeur des puits peut lever cette interdiction.

13.15- Chaque équipe de courses aura droit à un certain nombre de HOT PIT selon chaque classe, (valide pour les 14 ans et plus) qui donnent accès aux sites de compétitions. C'est la responsabilité du propriétaire de faire signer la convention de renonciation à chaque titulaire de HOT PIT de son équipe.

13.16- Tous les participants au championnat des points HRL devront avoir uniquement le logo officiel de la HRL apposé sur le ponton avant gauche intérieur. Le logo officiel vous sera fourni par la HRL. À défaut de quoi, il y aura sanction selon l'article 11.2.

13.17- L'alcotest et/ou test de dépistage des drogues sont sous la responsabilité de l'arbitre en chef. Des tests aléatoires seront faits à chaque matin et un pilote ne pourra pas refuser le test. Si un pilote est testé positif soit supérieur à 0.00, il lui sera possible de refaire le test à 10h00. Dans le cas d'un deuxième résultat positif ou s'il ne se présente pas, il ne pourra pas participer à la journée de compétition et sera sanctionné selon 11.2.

13.18- Tout conducteur devra payer 200\$ au comité HRL pour chaque bouée détruite ou 100\$ si la bouée est seulement décrochée lors d'une course (P6).



13.19- 4 personnes maximum avec HOT PIT (pilote inclus) par équipe de courses seront autorisées sur les quais lors de la mise à l'eau et 5 pour les équipes GP. À défaut, il y aura sanction selon l'article 11.2.

13.20- Les radios de communications sont obligatoires et devront être fonctionnelles. La personne attitrée aux communications du bateau devra être à l'endroit déterminée par l'arbitre en chef durant la course. De plus la personne aux communications radio devra avoir réussi l'examen HRL et sera valide pour une période de 2 ans. Un examen devra être reçu avant le mercredi 20h00 d'un week-end de course. À défaut, il y aura sanction selon l'article 11.2.

13.21-

13.22- Aucun bateau dans les puits ne peut-être incliné avant la fin de journée de course. À défaut, il y aura sanction selon l'article 11.2.

13.23- Si une équipe veut sortir son bateau des puits une fois à l'intérieur, elle devra demander l'autorisation à un officiel HRL si celui-ci prévoit revenir durant le week-end. Aucun bateau ne pourra sortir avant la fin du programme de courses de la journée. À défaut, il y aura sanction selon l'article 11.2.

13.24- La place d'un bateau ne sera pas garantie pour la saison suivante si un des critères suivant n'est pas respecté :

- 1- Le paiement final n'est pas fait avant le 1^{er} avril de la saison en cours.
- 2- Le bateau n'a pas participé à plus de 75% des courses HRL de la saison en cours.
- 3- Le bateau finit dans les 2 dernières positions du classement par point/course/classe (moyenne de points par course dans une classe).
- 4- Si le bateau est sanctionné selon 11.1 durant la saison en cours.
- 5- S'il n'est pas présent à une course sanctionné, HRL parce qu'il participe à une course non-sanctionné HRL.

13.25- L'arbitre sera disponible durant 30 minutes après la dernière course de la journée à l'endroit qui sera indiqué à la réunion des coureurs. Lorsque l'arbitre en chef convoque un membre de la HRL celui-ci à l'obligation de se présenter à cette convocation. À défaut de se présenter, il y aura une sanction selon 11. 2.

13.26- Les opérateurs de grues seront en fonction pour un maximum de 60 minutes après la fin du programme de course du samedi.



13.27- Pour les classes 2.5L et F 2500 la classification d'une équipe se fait à partir des critères suivants;

- A)** Dès qu'un coureur gagne une finale Formule 2500, sa place est garantie dans cette classe pour la saison suivante.
- B)** Les 3 premiers à la fin du championnat 2.5 litres vont aller automatiquement en Formule 2500 la saison suivante.
- C)** Le nombre de membres acceptés en 2.5litres et en Formule 2500 sont déterminés par le comité HRL.
- D)** Une recrue débute automatiquement en classe 2.5L.
- E)** Un participant non-membre HRL est automatiquement en F 2500.

13.28- Les règlements sont l'interprétation des officiels et non des pilotes et/ou propriétaires.

13.29- Toute situation non décrite dans ces règlements fera l'objet d'une discussion de la part du comité HRL. Une décision sera rendue à la lumière des faits.

13.30- Le comité de la HRL se réserve le droit d'accepter ou de refuser la participation d'un membre, d'une équipe ou de toute autre personne à toute activité de la HRL.