



RÈGLEMENTS **2019** **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
Patrick Haworth	Directeur
Mike Grendell	Directeur (voté par les pilotes GP)
Tommy Shannon	Directeur (voté par les pilotes S et F)
Marc Lecompte	Directeur (voté par les pilotes H)

Note : Les directeurs de classes sont élus par les pilotes et/ou propriétaire et ont un mandat de 2 ans. Il n'y a qu'un seul vote par embarcation enregistré à la HRL.

1.2-

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 COURSE

- coordinateur des puits / promoteur
- escouade nautique
- marqueurs, chronométrateur et superviseur vidéo
- bateau ambulance
- inspecteur
- drone

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

- officiel des communications (spotter)
- juges de coins

1.4.3 Le directeur de course 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 terrestre doit être présente, en tout temps, sur les sites lors des compétitions.
- 2.3- Un (1) bateau ambulance, tout équipé, doit être présent au centre du parcours lors des compétitions. De plus, deux (2) plongeurs certifiés HRL doivent être sur le parcours, et dans des embarcations différentes.
- 2.4- Quatre (4) bouées minimum seront installées pour les virages. Une bouée blanche sera positionnée à l'entrée de chaque virage pour indiquer l'extérieur du parcours.
- 2.5- La présence d'au moins un (1) bateau est requis pour le remorquage.
- 2.6-
- 2.7- Les promoteurs des sites de compétitions doivent signer une entente avec la HRL pour présenter un événement participant au Championnat HRL.

3.0 ENREGISTREMENT

3.1- L'enregistrement de l'embarcation et le « sign in » pour le pilote, 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.

3.1.1 Aucun enregistrement d'embarcation ne sera accepté le dimanche.

3.2- Seulement les embarcations enregistrées auprès de la HRL pourront participer au championnat des points.

Les embarcations non-membres HRL doivent formuler une demande de participation et devront être invitées pour un week-end de courses. Cette demande doit se faire par écrit au bureau de la HRL. Un frais de 150 \$ est requis pour s'enregistrer à une compétition. Leurs points ne compteront pas au championnat HRL mais serviront seulement à les classer pour les qualifications et la finale. Aucun « tow money » ne sera payé mais ils auront accès à la bourse de la finale.



3.3- Une embarcation ne peut être enregistrée qu'une seule fois et dans une seule classe lors d'une fin de semaine de courses comptant au championnat HRL. L'équipe de course ne peut utiliser qu'une seule coque lors d'un week-end de course.

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

3.5

3.6 - Un pilote ne peut pas conduire plus d'une embarcation de la même classe le même weekend.

3.7- Une embarcation non présente dans les puits à 8 h 00 le matin d'une journée de course, ne pourra pas courser de la journée à moins d'une justification approuvée par la HRL.

3.8- Une embarcation qui arrive après la fermeture des puits (19 h 00) et qui laisse l'embarcation à l'entrée devra avoir un équipier dès 6 h 30 le matin suivant pour aider à la mise en place de l'embarcation. 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 entraînera une sanction selon article 11.2. Si un pilote arrive seulement le dimanche, il doit rencontrer l'arbitre en chef après avoir fait son sign in obligatoire. A moins d'avoir une justification approuvée par la HRL.

3.10- Les équipes auront jusqu'au mardi 23 h 59 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, il y aura sanction selon l'article 11.2.

3.11- Lors de la réunion des pilotes, toutes les génératrices doivent être fermées et aucune équipe ne peut partir un moteur. A défaut, il y aura sanction selon l'article 11.2 et effective dès l'avertissement.

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 « *back stretch* » et l'embarcation doit garder son couloir jusqu'à la sortie du tournant un (1). Si une embarcation n'est pas dans son couloir dû à un incident de course, celui-ci ne sera pas pénalisé s'il n'en tire pas avantage pour le départ. Une embarcation qui est sur la deuxième ligne de départ pourra avancer sur la première ligne et dans le couloir extérieur si une embarcation se retire avant la mise à l'eau.

4.3- Les embarcations 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 une embarcation revient aux puits durant l'échauffement de 5 minutes, sa course est considérée comme terminée (DNS). Une minute avant le départ, les embarcations ne sont plus autorisées à quitter les quais ou la plage des puits. À défaut, il y aura sanction selon l'article 11.2.

4.4- Aucune embarcation ne peut passer devant la bouée de départ/arrivée moins de 10 secondes avant le départ de la course. Une ou les embarcations 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 embarcations qui doivent partir sur la deuxième ligne, le départ officiel sera à 0:03 secondes.

4.6- Les officiels pourront utiliser uniquement 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- La première embarcation 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 de la première embarcation (indépendamment s'il a une pénalité ou non, à l'exception d'une P2 car il sera DNQ), les autres participants auront 60 secondes pour terminer la distance complète de la course. Si les participants ne peuvent compléter la distance, un DNF 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 l'embarcation est à l'eau, aucun équipier n'est autorisé à toucher à l'arbre « shaft » et l'hélice.

Si les embarcations restent à l'eau pour un second départ, il sera permis de changer l'hélice seulement si le pilote n'est pas dans le cockpit et si la batterie est débranchée du moteur. Toutefois, vous devez obligatoirement aviser le coordinateur des puits lors d'un changement d'hélice.

Après le signal de 5 minutes avant le départ, les équipes n'ont plus le droit d'enlever leur carlingue de l'embarcation et aucun accès aux compartiments moteur n'est autorisé. Seul l'accès au cockpit est autorisé.

Les embarcations mis à l'eau sans carlingue devront être approuvés par un officiel HRL. Une fois que l'embarcation est poussée du quai/plage aucun équipier n'est autorisé à sauter à l'eau ou nager pour porter assistance au pilote/embarcation.

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 numéro (1) un du premier tournant. Les embarcations sur le parcours ont priorité sur ceux qui entrent sur celui-ci.

4.13- Si une embarcation ne prend pas le départ, le couloir libre pourra être occupé par l'embarcation qui se trouve à l'extérieur du couloir libre.



5.0 LE POINTAGE

5.1- La distribution des points :

Position	Qualifications 1-2/ Essais chronométrés	Qualification 3-4	Consolation	Finale
<i>1</i>	25	15	Accès à la Finale	25
<i>2</i>	21	13	7	21
<i>3</i>	18	11	6	18
<i>4</i>	15	9	5	15
<i>5</i>	11	7	4	11
<i>6</i>	8	5	3	10
<i>7</i>	5	3	2	9
<i>8</i>	1	1	1	8
<i>9</i>	0	0		
<i>10</i>	0	0		
<i>DNS/DNF/DNQ</i>	0	0	0	0

- DNS : Pas débuté la course
- DNF : Pas complété la course
- DNQ : Pas qualifié ou disqualifié

5.2- Les points vont à l'embarcation et non au pilote. Une embarcation ne peut pas avoir moins que 0 point pour une course. Les embarcations ayant DNS, DNF, et DNQ n'auront aucun temps associé à leur 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 embarcations 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. Une embarcation qui aura reçu une pénalité durant cette course, la pénalité 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- Une journée de courses peut-être annulé par les directeurs HRL pour une ou plusieurs classes. Toutes les embarcations enregistrées dans cette classe le matin de la première journée de course du week-end recevront 30 points au championnat pour chaque 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 par élimination 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 et essais libres

Lors des essais chronométrés, tous les tours complétés par l'embarcation seront chronométrés et seulement son tour le plus rapide sera retenu. C'est le directeur de course qui détermine le nombre de tours à faire. L'ordre des participants sera à l'inverse des positions au championnat des points. Les embarcations n'ayant aucun point au championnat ou à égalité des points (après l'application de 5.6.2) seront classées par tirage au sort. Pour la première course de la saison, il y aura un tirage au hasard pour déterminer l'ordre.

L'ordre des participants pour les essais libres sera selon les groupes de la qualification un (1).

6.2- Qualifications

Les groupes et couloirs seront formés et par la suite on applique les restrictions s'il y a lieu. Une embarcation ne peut pas renoncer à son couloir. (Voir annexe H)

6.2.1 Qualification 1

Groupe/couloir : à partir du championnat des points, avant l'événement, par ordre décroissant, en alternance selon le nombre de groupe.

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



Si une classe n'a pas eu de qualification le samedi, alors le dimanche il y aura 2 qualifications une à la suite de l'autre pour cette classe (à l'exception des Grand Prix). Les embarcations devront rester à l'eau selon 4.11 et aucun drainage ne sera autorisé.

À la fin de la journée, il y aura une finale mais la finale consolation sera annulée.

6.2.2 Qualification 2

Groupe : En alternance des groupes de la qualification un (1)

Couloir : À l'inverse du couloir obtenu dans la qualification un (1)

* Si une classe n'a pas eu de qualification le samedi et si la qualification 2 est fait le dimanche en restant à l'eau, les groupes seront les mêmes que la qualification 1 mais les couloirs seront inversés. Ne s'applique pas à la classe Grand Prix.

6.2.3 Qualification 3 et les suivantes

Groupe : En alternance selon les points accumulés lors du week-end

Couloir : À l'inverse des points accumulés lors du week-end

* S'il y a égalité sur la somme des points, le meilleur temps des qualifications départagera le gagnant. Les embarcations n'ayant aucun point seront classées par un tirage au sort.

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 d'embarcation par groupe de qualifications est déterminé par le directeur des course. Il y aura un maximum selon la classe :

- 2.5 litres - Formule 2500 : maximum de 10 embarcations
- Jersey Speed Skiff : maximum de 10 embarcations
- Hydro 350 : maximum de 8 embarcations
- Grand Prix : maximum de 6 embarcations

6.5- Il y aura un maximum de deux (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) embarcations pour toutes les classes (2,5 litres ; F2500 ; JSS ; H350), à l'exception de la classe Grand Prix qui sera de (6 ou 5-1) embarcations. Le ou les embarcations en deuxième ligne devront partir à l'arrière et à l'extérieur selon le parcours. Une embarcation sur restriction sur la première ligne devra partir à l'extérieur.



7.2 Aucune embarcation ne sera en attente pour les finales. Cependant dans le cas d'une reprise d'un départ où deux (2) embarcations et plus ne peuvent reprendre le nouveau départ ou si deux (2) embarcations et plus déclarent DNS avant la mise à l'eau, le directeur des courses et l'arbitre en chef se réserve le droit de compléter la grille de départ et les embarcations devront partir dans les couloirs 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 meilleur temps des qualifications déterminera le rang.

- Une embarcation n'ayant aucune pénalité sera classée avant une embarcation avec une pénalité.
- Une embarcation qui ne termine pas sa course, selon 4.8, sera classée devant une embarcation ayant un DNS/DNF.
- S'il y a encore égalité, un tirage au hasard déterminera le rang.

7.4- Pour les classes 2.5 litres, F2500, JSS et H 350 qui ont de 12 à 19 inscrits il y aura une (1) 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 quatre (4) embarcations qui prennent le départ, la course sera de deux (2) tours seulement.

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

- A-** Les cinq plus hauts totaux de points selon l'article 7.3 vont en finale.
- B-** Les positions 6 à 11, selon l'article 7.3, font partie de la consolation.
- C-** Le gagnant de la consolation se qualifie pour la finale dans le couloir 6.
- D-** S'il y a moins que trois (3) embarcations qui prennent le départ, la course sera de deux (2) tours seulement.

7.5- Pour les classes 2.5 litres, F2500, JSS et H350 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 deux (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 deux (2) couloirs extérieurs.
- E-** S'il y a moins que quatre (4) embarcations qui prennent le départ, la course sera de deux (2) tours seulement.

7.6- Il y aura seulement une finale par classe, par événement. Le directeur de course et l'arbitre en chef peuvent décider de tenir la finale sans avoir fait la finale consolation. La finale consolation sera considérée officielle seulement 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 meilleur temps des qualifications départagera le classement/gagnant.

8.0 RÈGLEMENTS DE COURSE

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

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

8.3- Pour la mise à l'eau, si l'embarcation n'est pas prête 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 coordinateur des puits. Une fois la mise à l'eau terminée, il est interdit de lever l'embarcation pour en faire le drainage.

8.4- Un comité prédéterminé composé de trois (3) membres HRL, ainsi que l'arbitre en chef et le directeur de course, 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 cinq (5) tours sauf pour la consolation qui est de quatre (4) tours. Pour la classe GP, les courses sont de quatre (4) tours.

L'arbitre en chef et/ou le directeur de course ont le pouvoir de modifier la distance de la course si cela est dans le meilleur intérêt du sport et des pilotes.

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

8.8- Lors d'une première reprise de la course, les embarcations feront le plein d'essence à l'eau à l'exception de la classe Grand Prix ou sauf avis contraire du directeur de course. 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 de course l'autorise. Si une seconde reprise est nécessaire, le directeur de course 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 une embarcation s’immobilise et qu’aucun des deux (2) signaux suivants ne peuvent indiquer à l’arbitre que le pilote est hors de danger;

- 1- Par une confirmation radio
- 2- 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

* Si une embarcation ne s’immobilise pas, il y aura sanction selon l’article 11.2

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 strictement interdit d’être à l’extérieur des bouées blanches 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 pour toutes les infractions. Une P2 entrainera une disqualification automatique. Une embarcation recevant une pénalité se verra octroyer un maximum de 8 points. Si plusieurs embarcations reçoivent des pénalités durant une course, un nombre de points correspondant au nombre d’embarcations pénalisées ayant terminées devant lui seront ensuite déduit du 8 points maximum. Pour les qualifications 3 et 4, un maximum de 5 points seront déduit.

P1- Une embarcation passant la bouée départ/arrivée entre 3 et 0 secondes avant le départ.

P2- Une embarcation passant la bouée départ/arrivée entre 10 et 3 secondes avant le départ.

P3- Une embarcation changeant de couloir avec moins d’une queue d’eau de distance.

P4- Ne pas avoir passé devant la ligne de départ une (1) fois avant le départ officiel.

P5- Une embarcation poussant un autre vers l’intérieur ou l’extérieur de 2 couloirs et plus.

P6- Une embarcation qui détruit ou décroche une bouée sans raison apparente.

P7- Une embarcation qui rate une bouée de parcours sans raison apparente.

P8- Une embarcation qui ne respecte pas selon articles 4.12 ou 8.13.

P9- Lors du départ, une embarcation qui change de couloir selon 4.2.

P10- Une embarcation qui n’est pas dans son couloir assigné lors du départ.

P11- Toute situation jugée inacceptable par l’arbitre en chef.



9.2- Une embarcation avec deux (2) pénalités et plus ou 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 pilotes devront passer leurs restrictions devant la présence des officiels HRL en fonction, toutefois HRL reconnaît les officiels APBA. 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.

Un pilote d'APBA doit rencontrer l'arbitre en chef de la HRL, pour obtenir une reconnaissance de ses restrictions.

Lorsqu'un pilote en restriction sera à l'extérieur il devra garder une distance de deux (2) largeurs d'embarcation du coureur à sa gauche. À défaut de garder une distance raisonnable selon le jugement de l'arbitre en chef, une P11 lui sera imposée.

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

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

10.2- Pilote 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- Pilote expérimenté qui passe à une classe supérieure selon les classes suivantes :

A) F2500 ou S à H350

- 1- Deux (2) départs 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.

B) F2500 ou S à GP

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



C) H350 à GP

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

10.4- Conducteur expérimenté qui passe à une classe égale ou inférieure avec une embarcation neuve et n'ayant jamais piloté l'embarcation.

- 1- Un (1) départ à l'extérieur et doit rester à l'extérieur pour le premier tour.
N.B. : Il est de la responsabilité du pilote de prouver qu'il a conduit l'embarcation 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 pilote sous restriction s'il juge que la sécurité des participants est menacée. De plus, il peut exiger à un pilote de prendre le couloir 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 entrainera l'annulation du passage de la restriction. Si DNF est selon l'article 4.8 ou si 75% de la course est complété il pourra passer sa restriction.

10.7-

10.8- L'âge minimum requis pour les pilotes et spotters sont :

Pilotes

- 2.5 Litres, Formule 2500 et JSS: 16 ans
- Hydro 350 avec un minimum de 25 courses d'expérience : 18 ans
- Hydro 350 sans expérience : 21 ans
- Grand Prix doit avoir terminé 50 courses d'expérience ou après consultation du comité GP, les directeurs HRL prendront une décision : 21 ans

Spotters

- 2.5 Litres, Formule 2500 et JSS : âge minimum 16 ans
- Hydro 350 et Grand Prix : âge minimum 18 ans

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

10.10- Un pilote ayant des restrictions ou ayant des restrictions avec l'embarcation 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.



10.11- Une embarcation ayant subi des dommages structurels (voir annexe G) pourra être placée sous observation pour une (1) course et devra partir de l'extérieur et rester à l'extérieur pour le premier (1^{er}) tour. L'embarcation doit compléter sa course et l'officiel HRL, après l'inspection de l'embarcation, déterminera si d'autres restrictions s'appliquent ou non.

11.0 LES SANCTIONS

11.1- À défaut de rencontrer les règlements techniques une sanction sera décernée à l'embarcation.

- 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, 50 points au championnat et 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 à l'embarcation pilote/équipe de course:

- A) 1^{ère} sanction – avertissement écrit et période de probation.
- B) 2^e sanction – 250\$ dans un fond de points de la classe.
- C) 3^e sanction – suspension indéterminée dans l'attente d'une décision rendue par le comité HRL
- D) 4^e sanction - reçu au pilote/équipe de course, peu importe la nature une 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/partenaire de l'embarcation 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 course 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 course 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 2019 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 hydroplanes avec une capsule type 4 (avec porte en-dessous) seront permis sur le circuit HRL.

12.1.3 Les classes HRL 2.5L et F 2500 utiliseront les règlements en **annexe C**

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

12.1.5 Tout système pour drainer (valve anti-retour ou autre) lors d'une course est strictement défendu. Lors des sorties de l'eau, aucun écoulement d'eau chaude provenant du moteur ne sera accepté lorsque l'embarcation est amené à sa remorque avec la grue. À défaut, il y aura sanction selon l'article 11.2 et effective dès l'avertissement.

12.1.6

12.1.7 Les embarcations, devront respecter les dimensions maximum suivantes incluant les projections et le poids minimum avec pilote 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 : 1700 lbs

Largeur maximal du tunnel : 72 pouces

L'embarcation sera pesée vide de son eau après sa course.

Les embarcations 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 embarcations. 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 sanction 11.2.

12.1.10 Toute équipe de course 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 l'embarcation lors de la mise à l'eau.

12.1.11 Une embarcation doit être munie d'un crochet de remorquage adéquat.

12.1.12 Pour les classes 2.5L, F2500, H 350 et GP seules des hélices à 3 pales peuvent être utilisées. À l'exception de la classe JSS pour la saison 2019 seulement.

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

12.3- Une inspection mécanique, sera aléatoire à chaque fin de semaine de compétition. Une embarcation est sujette à cette inspection dès son entrée dans les puits de ravitaillement. Il y aura deux types d'inspection :

12.3.1 Phase 1 :

1. Poids et dimensions 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 l'exhaust»
7. Vérification de 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 liés aux joints d'étanchéités (gasket) sont la responsabilité de l'équipe de course.



L'inspecteur peut procéder à l'inspection mécanique phase 2, et ce, en tout temps durant la saison. L'inspecteur peut apposer un sceau lors d'un weekend pour ensuite procéder à l'inspection mécanique à un moment et endroit déterminé avec l'équipe. Les inspections à l'extérieur des sites de compétitions seront faites au choix de la HRL.

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- La propreté des équipements adéquats et un code vestimentaire devront être respectés dès l'arrivée sur les sites de compétition.

Ce code vestimentaire s'adresse aux membres des équipes participantes à une compétition, aux dirigeants et aux officiels.

Pour les équipiers présents sur les quais ; le port du chandail d'équipe, souliers fermés ou sandales avec support à la cheville, et pantalon ou bermuda sont obligatoires. Les camisoles à bretelles ne sont pas permises sur les quais. À défaut, il y aura sanction selon 11.2.

Afin d'uniformiser l'aspect visuel / professionnel des équipes de courses et de propager la bonne image de la ligue le logo HRL doit être positionné :

- **Chandails d'équipe** : le logo HRL sur la manche gauche ou devant à droite.
- **Habits de pilote** : le logo HRL sur le devant à droite.

Chandails d'équipe pour homme : un chandail avec ou sans manche.

Chandails d'équipe pour femme : un chandail avec ou sans manche incluant la camisole.

13.2- Aucune embarcation 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, pilote ou membre ne peut tenir aucun autre propriétaire, pilote ou membre responsable pour blessures corporelles ou dommages résultant d'un accident de course lors d'un événement HRL.

13.4-



13.5- Une embarcation doit garder le même numéro pour toute la saison. Le numéro doit être de couleur contrastante et visible du rivage. Il doit être d'une dimension minimum de 12 pouces de hauteur par 2 pouces de largeur.

Exceptions :

- Pour la classe Grand Prix voir Annexe A.
- Pour la classe 2.5L deux (2) collants avec leur numéro sera fournis par la HRL.

La non-conformité entrainera une sanction selon 11.2

13.6- Le numéro appartient aux propriétaires/partenaires toutes classes confondues et doit être unique. Quand un propriétaire/partenaire a une embarcation dans différentes classes, il peut garder le même numéro pour chacune d'eux. Tous les numéros devront être autorisés par la HRL. Les embarcations enregistrées HRL avant 2015 pourront garder leur numéro. Dès qu'une embarcation se retire du championnat HRL le propriétaire/partenaire perd son droit acquis de son numéro.

Aucune équipe ne pourra avoir un numéro débutant avec un 0 ou avoir une décimal à son numéro. Le propriétaire de l'embarcation garde son numéro jusqu'à son retrait de la Ligue ou si celui-ci fait une demande pour un nouveau numéro. 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 est obligatoire et devra être en bon état. 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 désigné 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 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. À défaut, il y aura sanction selon article 11.2.

Un système de retenue de la tête et du cou est obligatoire pour la classe GP en 2019.

L'utilisation d'un système de retenue de la tête et du cou qui est conforme et certifié SFI 38.1 ou FIA 8858-2002 ou 8858-2010 est requis; l'étiquette SFI 38.1 ou FIA 8858-2002 ou 8858-2010 doit être correctement apposée sur l'appareil.

Note : À compter de la saison **2020** un système de retenue de la tête et du cou sera obligatoire pour la classe Hydro 350.



13.8- Un gilet de sauvetage standard ou une veste de flottaison peuvent être portés par le pilote.

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 500.00 \$ devra être remise, au directeur de course 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- Durant la saison de course, deux (2) changements d'embarcations **incluant le retour à la coque originale** sera permis. L'embarcation de remplacement ne doit pas être inscrite au championnat HRL et doit être conforme à la réglementation de la HRL.

Pour la classe Grand Prix, le changement d'embarcation incluant le moteur option 1 de la réglementation APBA 2019, sera admissible si l'embarcation provient de la classe GPW et n'est pas inscrite au championnat HRL.

Pour toutes les classes, aucun changement n'est possible le même week-end.

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 partir du 1 avril 2019. Ils sont sujets à l'obligation de 11.3 et 11.4.

13.14- Il est strictement défendu de fumer dans les puits en tout temps. La consommation de boissons alcoolisées est strictement défendue dans les puits durant les heures d'opérations. A la fin de la journée le coordinateur 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.

Exception; pour la classe JSS, le logo officiel de la HRL doit être apposé sur le côté droit en haut à l'avant.

Le logo officiel vous sera fourni par la HRL. À défaut, 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. Lors du sign in, des tests aléatoires seront faits à chaque matin jusqu'à 8 h 30. Un pilote ne pourra pas refuser le test. Si un pilote est testé positif soit supérieur à 0.00 il ne pourra pas participer à la journée de compétition et sera sanctionné selon 11.2.

13.18- Tout pilote devra payer 200 \$ au comité HRL pour chaque bouée détruite ou 100 \$ si la bouée est seulement décrochée lors d'une course (P6). Pour la première infraction durant la saison il sera chargé à 50%, par la suite ce sera le plein montant.

13.19- Un maximum de 4 personnes avec HOT PIT (pilote inclus) par équipe de courses seront autorisées sur les quais lors de la mise à l'eau et un maximum de 5 personnes pour les équipes Grand Prix. 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 de l'embarcation 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 valide pour une période de 2 ans. Un examen devra être reçu avant le mardi 20h00 d'un week-end de course. À défaut, il y aura sanction selon l'article 11.2.

13.21- À chaque site de compétitions des barils sont mis à votre disposition pour vider votre huile de moteur. Il est strictement interdit de laisser ou vider votre huile usée ailleurs que dans ces barils. Le respect de l'environnement est très important pour la Ligue. Toutes les personnes qui ne respecteront pas cette règle se verront lourdement sanctionné. Article 11.2 A, 11.2 B, et 11.2 C.

13.22- Aucune embarcation dans les puits ne peut-être inclinée 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 embarcation des puits une fois à l'intérieur, elle devra demander l'autorisation au coordinateur des puits. À défaut, il y aura sanction selon l'article 11.2 A, 11.2 B et 11.2 C.

13.24- La place d'une embarcation enregistrée ne sera pas garantie pour la saison suivante si un des critères suivants n'est pas respecté dans la classe inscrite :

- 1- Le paiement final n'est pas fait avant le 1^{er} avril de la saison en cours.
- 2- L'embarcation n'a pas participé à plus de 75% des courses HRL de la saison en cours.
- 3- L'embarcation finit dans les 2 dernières positions du classement par moyenne de point/week-end. Les nouveaux pilotes sont exclus de ce critère à leur première année.
- 4- Si l'embarcation est sanctionnée selon 11.1 durant la saison en cours.
- 5- Si l'embarcation n'est pas présente à une course sanctionnée HRL parce qu'il participe à une course non-sanctionnée HRL.
- 6- Une équipe de course qui ne rencontre pas les critères de la 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 2.5 litres et en Formule 2500 sont déterminés par le comité HRL.
- D) 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. S'il y a une disparité, la version française aura préséance sur la version anglaise.

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.