RÈGLEMENTS DE COURSES HRL INBOARD 2026

TABLE DES MATIÈRES

1 COMITÉ DE DIRECTION HRL 2

2 LOGISTIQUE DE COURSE 3

3 ENREGISTEMENT/INSCRIPTIONS 4

4 PROCÉDURE DE DÉPART ET DE FIN DE COURSE 7

5 POINTAGE 10

6 QUALIFICATIONS & ESSAIS CHRONOMÉTRÉS 12

7 FINALE ET CONSOLATION 14

8 RÈGLEMENTS DE COURSE 18

9 PÉNALITÉS 21

10 RESTRICTIONS 22

11 INFRACTIONS & SUSPENSIONS 25

12 RÈGLES TECHNIQUES, SÉCURITÉ ET INSPECTION 28

13 RÈGLES GÉNÉRALES 32

1 COMITÉ DE DIRECTION HRL

1.1 Le comité est formé de :

○ Didier-Bernard Séguin	Commissaire
○ Emilie Daoust	Directrice
○ Jonathan Abbott	Directeur
○ Stéphane Brossoit	Directeur
○ Robert Abbott	Directeur & Représentant de la Classe Novice
○ Mathis Gabriel Chiasson	Représentant de la classe Formule R/F
○ Martin Rochon	Représentant de la classe Hydro 350
○ Dominic Maisonneuve	Représentant de la classe Pro Hydro
○ Mario Blain	Représentant de la classe Grand Prix

Remarque : Les représentants de classes sont élus par les pilotes et/ou les propriétaires et ont un mandat de deux (2) ans. Il n'y a qu'un (1) vote par embarcation inscrite à la HRL.

1.2 Organigramme d'un week-end de course :

2 LOGISTIQUE DE COURSE

2.1 Pour présenter un événement participant au championnat HRL, les promoteurs des sites de compétitions doivent signer une entente avec HRL.

2.2 HRL se réserve le droit de créer un événement spécial qui comptera pour le championnat. Les règlements spéciaux seront spécifiés dans les sanctions.

2.3 Des officiels formés et accrédités par la HRL seront en poste durant les compétitions.

2.4 Un (1) bateau-ambulance, tout équipé, doit être en fonction au milieu du parcours lors des compétitions. De plus, deux (2) plongeurs certifiés doivent être présents sur le parcours dans deux (2) embarcations différentes. La présence minimum d'une (1) embarcation de remorquage est requise.

2.5 Le parcours comprendra les éléments suivants :

Le premier virage du parcours sera composé d'un minimum de quatre (4) bouées, et le deuxième virage sera composé d'un minimum de quatre (4) bouées. Une bouée à damier sera installée pour délimiter la ligne de départ/arrivée. Une bouée jaune sera installée à mi-parcours sur le tronçon arrière « *back stretch* ». Finalement, des bouées blanches seront positionnées à certains endroits stratégiques ainsi qu'à l'entrée et à la sortie de chaque virage pour indiquer les limites extérieures du parcours.

2.6 HRL se réserve le droit de modifier un règlement pour des raisons de sécurité et/ou tout autre motif jugé pertinent par les officiels.

3 ENREGISTEMENT/INSCRIPTIONS

3.1 Le comité de direction de la HRL peut de refuser ou accepter toute demande d'inscription et/ou enregistrement.

3.2 L'enregistrement des embarcations est obligatoire tous les week-ends le vendredi entre 10h00 à 19h00. Les pilotes devront obligatoirement s'inscrire le samedi ***et*** le dimanche matin entre 7h30 et 8h00. À défaut, il y aura sanction conformément à l'article 11.2.

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

3.3 Seules les embarcations membres de la HRL seront autorisées à participer au championnat de points.

3.4 Les membres HRL auront jusqu'à 13h00, heure de l'est, le lundi précédent week-end de course pour aviser de leur absence. Cet avis doit être communiqué par courriel à la HRL à l'adresse suivante : administration@hrlhydroplane.com. À défaut, il y aura sanction appliquée conformément à l'article 11.2.

3.5 Les embarcations non-membre de la HRL doivent soumettre une demande de participation écrite à administration@hrlhydroplane.com et doivent être approuvés par HRL pour participer à un week-end de course.

3.5.1 Procédures à suivre pour les embarcations non-membres HRL après avoir été autorisés à participer à un week-end de course :

- Payer des frais d'inscription avant le mercredi 13h précédant le week-end de course.
- Les points accumulés dans le week-end ne compteront pas pour le Championnat HRL.
- Les points accumulés dans le week-end ne seront utilisés que pour classer les embarcations pour les qualifications et la finale.
- Aucun « tow-money » ne sera versé aux embarcations non-membres sauf en cas de décision contraire du promoteur.
- Les embarcations non-membres sont admissibles à la bourse de la finale selon le modèle de paiement des bourses prédéterminés dans le tableau au point
- Les embarcations non-membres devront faire leur deux (2) premières courses à l'extérieur des bateaux sans restriction à chacun des événements auxquels ils participeront.

3.5.2.

Bourses des finales / Final Prizes							
Pos.		Formule R	Formule F	JSS	H350	ProHydro	Grand Prix
1	50%	150 $	150 $	200 $	250 $	375 $	500 $
2	30%	90 $	90 $	120 $	150 $	225 $	300 $
3	20%	60 $	60 $	80 $	100 $	150 $	200 $
Total	100%	300 $	300 $	400 $	500 $	750 $	1 000 $

3.6 Une embarcation ne peut s'enregistrer qu'une seule fois et dans une seule classe lors d'un week-end de course comptant au Championnat HRL. L'équipe de course ne peut utiliser qu'une seule coque pendant un week-end de course.

3.7 Un pilote inscrit dans le championnat ne peut pas conduire une autre embarcation dans sa classe, à l'exception des séances d'essais libres. En tant que pilote remplaçant dans une autre classe, il ne pourra conduire qu'une seule embarcation par jour de courses. Cette règle ne s'applique pas aux pilotes Grand Prix dans la catégorie Grand Prix.

3.7.1 Pour remplacer en Formule R, les critères suivants doivent être respectés *:*
a) Ne pas avoir gagné de championnat HRL
b) Ne pas avoir coursé en classe Grand Prix ou catégorie supérieure.

3.8 Toutes les embarcations doivent arriver le vendredi avant 19h00 dans les puits de ravitaillements. À défaut, une sanction sera imposée conformément à l'article 11.2 A. Toutefois lors de la deuxième (2e) infraction, Aucun tow money ne sera versé à l'embarcation fautive pour le week-end et ainsi de suite.

3.8.1 Si une embarcation est laissée à l'entrée des puits après la fermeture (19h00). Un membre de l'équipe doit être présent à 6h30 le lendemain matin pour aider à la mise en place de l'embarcation. À défaut, une sanction sera imposée conformément à l'article 11.2.

3.9 Si une embarcation n'est pas dans les puits à 7h00 le matin d'une journée de course, elle ne sera pas autorisée à courser ce jour-là à moins d'être approuvé par les officiels de HRL.

3.10 Une réunion obligatoire des pilotes aura lieu à 8h30 le premier jour du week-end de course. La présence sera vérifiée par l'arbitre en chef et/ou le directeur de course. Une absence entraînera une sanction conformément à l'article11.2.

Si un pilote arrive le deuxième jour d'un week-end de course. Il doit rencontrer l'arbitre en chef immédiatement après le « sign-in » obligatoire. Sinon, il ne sera pas autorisé à courser.

3.11 Lors de la réunion des pilotes, toutes les génératrices et/ou moteurs doivent être éteints. À défaut, une sanction sera imposée conformément à l'article 11.2 effective dès l'avertissement.

3.12 Les membres doivent payer leur cotisation avant le 1er mars de chaque année. Si le paiement n'est pas reçu à la date limite, des frais de 25% s'ajouteront. Si le paiement n'est pas reçu au 1er avril, un 25% supplémentaire sera ajouté. Tant que la facture complète n'est pas payée, le bateau ne pourra prendre part aux compétitions.

3.13 Pour avoir droit à un « tow money » les embarcations membres doivent avoir fait au moins un tour complet et passer devant la tour des officiels dans les 5 minutes de chauffe durant le weekend de courses. Dans le cas contraire, l'embarcation se verra attribuer un DNC et aucun « tow money » ne lui sera versé.

3.14 Pour être éligible à courser, le pilote doit avoir une carte CBF ou APBA valide et avoir payé sa cotisation de pilote auprès de la ligue.

3.15 Un pilote blessé revenant à la compétition doit présenter un certificat médical attestant son aptitude physique et psychologique à courser. Le formulaire est disponible sur demande

4 PROCÉDURE DE DÉPART ET DE FIN DE COURSE

4.1 Les couloirs de départ pour les qualifications seront déterminés conformément à l'article 6.2. Pour la finale et la consolation, les couloirs seront attribués en fonction des positions du groupe de la finale conformément à l'article 7.3.

4.2 Avant le départ de la course, les embarcations doivent prendre le couloir qui leur a été assigné à la bouée de mi-parcours sur le tronçon arrière « back-stretch »et maintenir leur couloir jusqu'à la sortie du premier virage. Si une embarcation n'est pas dans sa voie en raison d'un incident de course sur le parcours, il ne sera pas pénalisé s'il ne profite pas de la situation.

4.3 Les embarcations ne peuvent quitter les puits qu'après le début du compte à rebours de cinq (5) minutes et doivent passer au moins une (1) fois devant la ligne de départ/arrivée avant le départ officiel de la course. Si une embarcation retourne aux puits durant le compte à rebours de cinq (5) minutes, sa course est considérée comme terminée et un (DNS) lui sera attribué. Aucune embarcation ne sera autorisée à quitter les puits après que le compte à rebours aura dépassé une (1) minute, sur le cadran avant le départ. À défaut, il y aura une sanction imposée conformément à l'article 11.2.

4.4 Le(s) embarcation(s) passant la bouée de départ entre dix (10) et trois (3) secondes avant le départ seront automatiquement disqualifiés (DNQ) de la course et une pénalité (P2) sera appliquée.

Les embarcations qui passent la bouée de départ entre trois (3) secondes et zéro (0) seconde avant le départ de la course seront considérés comme ayant devancé le départ une pénalité (P1) sera appliquée.

4.5 Le départ officiel de la course est lorsque le compte à rebours sur le cadran indique 0 :00 seconde. À ce moment-là, le chronométrage officiel de la course débute.

4.6 Pour toute infraction, les officiels HRL ne pourront utiliser que les reprises vidéo des caméras HRL. Le visionnement de la vidéo devra confirmer, hors de tout doute, l'infraction. Dans le cas contraire, le jugement de l'arbitre prévaut.

4.7 La première embarcation à terminer la course reçoit le drapeau à damier, tout comme toutes les embarcations suivantes qui franchissent la ligne d'arrivée sans aucune assistance externe. Une fois que la première embarcation a franchi la ligne d'arrivée (qu'il ait une pénalité ou non, à l'exception d'une pénalité (P2) dans ce cas il y a disqualification (DNQ)), les autres participants auront soixante (60) secondes pour terminer la distance complète de la course. Si un ou des participants ne peuvent pas terminer le reste de la course, un (DNF) leur sera attribué.

4.8 Lorsque le drapeau noir est agité, la course est considérée comme terminée pour tous les participants et les embarcations doivent retourner aux puits conformément aux instructions données par l'Arbitre en Chef lors de la réunion des pilotes. Les pilotes qui ne respectent pas ces instructions seront sanctionnés conformément à l'article 11.2.

Seulement pour les finales, tous les participants sont autorisés à compléter un tour supplémentaire après la fin de la course. (Tour de la victoire).

4.9 À tout moment, l'arbitre en chef peut agiter le drapeau à damier et mettre fin à la course.

4.10 Lorsqu'une embarcation est à l'eau, aucun équipier n'est autorisé à toucher l'arbre « *shaft* » et/ou à l'hélice.

Si les embarcations restent à l'eau pour un second départ, les équipes ne seront autorisées à changer l'hélice que si le conducteur est hors du cockpit et si la batterie est déconnectée de son moteur. Cependant, il est obligatoire d'avoir l'autorisation du directeur des puits avant tout changement d'hélice ou pour faire le ravitaillement d'essence.

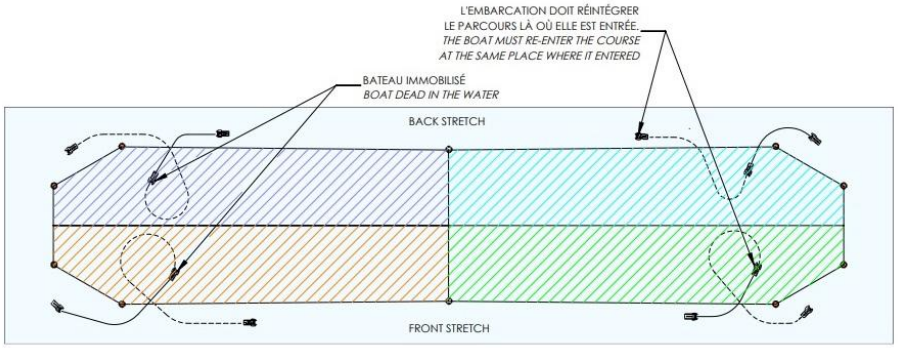
Les embarcations peuvent être mis à l'eau sans carlingue. Cependant, la carlingue devra être remise avant le début du compte à rebours de cinq (5) minutes. Si une embarcation veut courser sans carlingue, l'équipe doit avoir l'approbation du Directeur des Puits.

Une fois que le compte à rebours de cinq (5) minutes est commencé, les membres de l'équipe ne sont plus autorisés à retirer la carlingue de l'embarcation et aucun accès au compartiment moteur n'est autorisé. Seul l'accès au cockpit sera autorisé.

Une fois que l'embarcation est poussée du quai/plage, aucun membre de l'équipe n'est autorisé à sauter à l'eau ou à nager jusqu'à l'embarcation pour porter assistance au pilote et/ou à l'embarcation. À défaut, il y aura une sanction imposée conformément à l'article 11.2 et une pénalité (P11) sera appliquée.

4.11 Pendant le compte à rebours de cinq (5) minutes avant le départ de la course, le seul endroit autorisé pour couper dans le parcours est sur le tronçon arrière-« back-*stretch* » entre la bouée de sortie du premier virage et la bouée de mi-parcours. L'embarcation peut réintégrer le parcours entre la bouée de départ/arrivée et la bouée d'entrée du premier virage. Une fois à l'intérieur du parcours, il est défendu de franchir la ligne centrale du parcours. Les embarcations sur le parcours ont la priorité sur les embarcations entrant sur celui-ci.

4.11.1 En tout temps dans le compte à rebours de cinq (5) minutes avant le départ de la course, si une embarcation s'immobilise pour raison de bris mécanique dans le milieu du parcours, elle devra réintégrer le parcours là où elle est entrée. Les embarcations sur le parcours ont la priorité sur les embarcations entrant sur celui-ci.



4.12 Si une embarcation n'est pas en mesure de prendre un départ, le couloir libre pourra être utilisé par l'embarcation qui se trouve à l'extérieur du couloir libre.

5 POINTAGE

5.1 Tableau de répartition des points :

Positions	Essais Chronométrés Time Trials ***	Qualifications	Consolations	Finale/ Final A	Finale/ Final B
1	25	25	Accès à la finale	25	7
2	25	21	7	21	6
3	21	18	6	18	5
4	21	15	5	15	4
5	18	13	4	13	3
6	18	11	3	11	2
7	15	9	2	9	1
8	15	8	1	8	1
DNS/DNF/DNQ	0	0	0	0	0

- DNS : Pas débuté la course.
- DNF : Pas complété la course.
- DNQ : Pas qualifié ou disqualifié
- DNC : Pas complété un tour complet de chauffe

*** Dépendant du nombre de groupe la distribution des points peuvent changer.

5.2 Les points sont donnés à l'embarcation, et non au pilote. Une embarcation ne peut pas avoir moins de zéro (0) point pour une course. Les embarcations ayant un DNS, DNF ou DNQ n'auront pas de temps enregistré pour 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 des embarcations sur le même tour terminé.
C. En cas d'égalité à la ligne d'arrivée « photo finish », le même nombre de points sera attribué à toutes les embarcations qui sont à égalité. Les embarcations suivantes recevront des points en fonction du rang où ils ont franchi la ligne d'arrivée.

5.4 Si une course est arrêtée par l'Arbitre en Chef et/ou le Directeur de Course et est déclarée officielle conformément à l'article 8.5, le classement final sera effectué conformément à l'article 5.3. Seules les pénalités reçues durant les tours complétés seront appliquées. De plus, les embarcations ayant causé l'arrêt ou qui ont été impliquée(s) dans l'arrêt de la course seront considérés comme n'ayant pas terminé (DNF).

5.5 Une journée de course peut être annulée par la HRL pour une ou plusieurs classes durant un week-end. Toutes les embarcations inscrites dans cette classe recevront 30 points pour le championnat pour chaque jour annulé. Pour recevoir les points de la journée annulée, l'embarcation doit avoir fait l'enregistrement obligatoire et être physiquement dans les puits.

5.6 Classement du Championnat HRL :

5.6.1 Total des points :

L'embarcation ayant accumulé le plus grand nombre de points se verra attribuer la première (1ère) place et toutes les autres embarcations suivront en fonction du total de leurs points.

5.6.2 Bris d'égalité :

En cas d'égalité entre deux (2) embarcations ou plus, le classement sera déterminé par élimination selon les critères suivants :

A. Le plus grand nombre de victoires en finale.
B. Le plus grand nombre de deuxièmes places en finale et ainsi de suite.
C. Le plus grand nombre de victoires dans les qualifications.
D. Le plus grand nombre de deuxièmes places dans les qualifications et ainsi de suite.

6 QUALIFICATIONS & ESSAIS CHRONOMÉTRÉS

6.1 Essais chronométrés et essais libres

Le directeur de course décidera du nombre de tours à effectuer. Chaque tour sera chronométré ***mais*** seul le temps du tour le plus rapide sera retenu comme le temps officiel.

Lors de la première course de la saison, il y aura un tirage au sort pour déterminer l'ordre des embarcations pour les essais.

Durant la saison, l'ordre des participants sera à l'inverse du classement au championnat. Les embarcations n'ayant aucun point au championnat ou en cas d'égalité, après avoir appliqué l'article 5.6.2, seront classés par tirage au sort.

Pour les séances d'essais libres, l'ordre des participants sera selon les groupes de la qualification 1.

6.2 Qualifications

Pour la première course de la saison, il y aura un tirage au sort pour établir les groupes de qualifications et assigner les couloirs. Les embarcations qui ne sont pas inscrites au championnat HRL seront placés après les embarcations inscrite par un second tirage au sort. Une fois la saison commencée, les embarcations n'ayant aucun point au championnat ou à égalité de points, après application de l'article 5.6.2, seront classés par tirage au sort.

6.2.1 Qualifications 1 & 2

Les groupes et les couloirs des qualification1 & 2 seront déterminés par le classement du Championnat HRL avant le début du week-end de course. *Voir* l'**Annexe J** pour les détails. Par la suite, les restrictions seront appliquées si nécessaire.

Une embarcation ne peut pas se retirer de son groupe et/ou de son couloir.

6.2.2 Qualification 3 & suivantes

Les groupes et les couloirs des Qualifications 3 & suivantes seront déterminés en fonction des points accumulés durant le week-end voir l'***Annexe J*** pour les détails.

Pour déterminer le classement en cas d'égalité de points, le meilleur temps des qualifications déterminera le rang.

Les embarcations n'ayant aucun point au championnat seront classées par un tirage au sort.

Pour les classes Grand Prix et Pro-Hydro, s'il y a moins de cinq (5) embarcations, un seul groupe pourrait être formé.

6.3 Une qualification est considérée comme officielle à condition que tous les groupes d'une même qualification se soient déroulés le même jour.

6.4 Le nombre d'embarcations par groupe de qualification est déterminé par le Directeur de course. Il y aura un nombre maximum d'embarcations selon les classes :

- Classe Formule R/F : Maximum de huit (8) embarcations.
- Classe Jersey Speed Skiff : Maximum de huit (8) embarcations.
- Classe Hydro 350 : Maximum de sept (7) embarcations.
- Classe Pro Hydro & Grand Prix : Maximum de six (6) embarcations.

6.5 Il y aura un maximum de deux (2) qualifications et/ou essais chronométrés par classe par jour de course à l'exception de la classe Grand Prix ou il peut y avoir un maximum de trois (3) qualifications et/ou essais chronométrés.

6.6 Dans le cas où une qualification serait arrêtée durant le cinq (5) minutes de chauffe d'un groupe, ce dernier sera remis à l'horaire après les autres groupes. Ex : Si 3 groupes dans une qualification et il y a arrêt du groupe A, on continue l'horaire avec le groupe B, ensuite le groupe C et finalement le groupe A.

7 FINALE ET CONSOLATION

7.1 Les groupes pour la finale seront composés et annoncés lors de la réunion des pilotes par le directeur de courses et/ou l'arbitre en chef en fonction du parcours selon les possibilités de configurations suivantes :

Un maximum de huit (8 ou 7-1) embarcations pour les classes Formule R, Formule F et Jersey Speed Skiff.

En classe Hydro 350 un maximum de sept (7 ou 6-1) embarcations composeront le groupe

Un maximum de six (6 ou 5-1) embarcations composeront le groupe pour les classes Pro Hydro et Grand Prix.

Si les maximums d'embarcation ne peuvent être atteint en fonction du parcours, les règlements 7.4 et 7.5 serviront de modèle de configuration et seront revus en fonction de la configuration possible. Les ajustements seront annoncés lors de la réunion des pilotes par le directeur de course et/ou l'arbitre en chef.

7.1.1 L'embarcation en deuxième ligne (trailer) devra partir cinq (5) secondes après que le chronomètre officiel a atteint 0:00 et doit rester dans le corridor extérieur jusqu'à la sortie du premier virage.

7.2 Si une embarcation se qualifie pour la finale conformément aux articles 7.4 et 7.5 et déclare forfait (DNS) avant la mise à l'eau. Le groupe de la finale sera complété en fonction du résultat de la consolation. Seules les embarcations qui ont fait la consolation seront utilisés pour compléter le groupe pour la finale. Le choix du ou des embarcations pour compléter le groupe se fera conformément à l'article 7.3. S'il n'y a pas de consolation pour une classe, le groupe pour la finale sera complété conformément à l'article 7.3.

Toutefois, dans le cas d'une reprise de départ où deux (2) embarcations ou plus ne peuvent reprendre la course, le Directeur de Course et l'Arbitre en Chef se réservent le droit de remplir le groupe et les embarcations devront prendre le départ dans les couloirs extérieurs.

7.3 Les positions pour composer les groupes de la finale et de la consolation seront déterminées par la somme des points cumulés lors des qualifications et/ou des essais chronométrés. S'il y a égalité sur la somme des points, le meilleur temps des qualifications déterminera le rang.

- Une embarcation sans pénalité sera classée avant une embarcation avec pénalité.
- Une embarcation qui ne termine pas sa course, selon l'article 4.7, sera classée devant une embarcation avec un DNS et/ou un DNF.
- S'il y a toujours égalité, un tirage au sort déterminera le rang.

En l'absence de temps pour une qualification pour un ou plusieurs groupes, le temps de cette vague ne pourra servir pour départager une égalité. Si aucun temps n'a pu être comptabilisé, les positions seront déterminées selon les points du championnat avant le weekend de course.

Dans le cas où les qualifications n'auraient pas le même nombre de tours. Une moyenne des temps au tour sera calculée. Ex : Qualification 1 = 4 tours et Qualification 2 = 5 tours on fera une moyenne de la qualification 2 de la façon suivante : Temps total de la qualification 2 divisé par 5 multiplié par 4.

7.4 Pour les classes Formule R, Formule F et JSS, s'il y a entre douze (12) à dix-sept (17) embarcations inscrites pour le week-end, il y aura une (1) consolation selon les règles suivantes :

A. Les sept (7) embarcations ayant accumulé le plus de points selon l'article 7.3 vont directement à la finale.

B. Les positions huit (8) à quinze (15) conformément à l'article 7.3 participeront à la consolation.
C. Le vainqueur de la consolation se qualifiera pour la finale dans le couloir huit (8).
D. S'il y a moins de quatre (4) embarcations qui prennent le départ, la course ne sera que de deux (2) tours.

Pour la classe Hydro 350, s'il y a entre onze (11) et quatorze (14) embarcations inscrites, il y aura une (1) consolation selon les règles suivantes :

A. Les six (6) embarcations ayant cumulé le plus de points selon l'article 7.3 vont directement à la finale
B. Les positions sept (7) à treize (13) conformément à l'article 7.3 participeront à la consolation.
C. La vainqueur de la consolation se qualifiera pour la finale dans le couloir sept (7).
D. S'il y a moins de quatre (4) embarcations qui prennent le départ, la course ne sera que de deux (2) tours.

Pour les classes Pro Hydro et Grand Prix, s'il y a entre neuf (9) à treize (13) embarcations inscrites, il y aura une (1) consolation selon les règles suivantes :

A. Les cinq (5) embarcations ayant cumulé le plus de points selon l'article 7.3 vont directement à la finale.
B. Les positions six (6) à onze (11) conformément à l'article 7.3 participeront à la consolation.
C. Le vainqueur de la consolation se qualifiera pour la finale dans le couloir six (6).
D. S'il y a moins de trois (3) embarcations qui prennent le départ, la course ne sera que de deux (2) tours.

7.5 Pour les classes Formule R , Formule F et JSS, s'il y a dix-huit (18) embarcations ou plus inscrites pour le week-end, il y aura deux (2) consolations selon les règles suivantes :

A. Les six (6) embarcations ayant cumulé le plus de points selon l'article 7.3 vont directement à la finale.
B. Les positions sept (7) à vingt-deux (22) conformément à l'article 7.3 participeront aux deux (2) consolations.
C. Les groupes et les couloirs sont formés en fonction des points cumulés et par alternance.
D. Le gagnant de chaque consolation se qualifiera pour la finale et sera classé selon l'article 7.3.
E. S'il y a moins de quatre (4) embarcations qui prennent le départ, la course ne sera que de deux (2) tours.

Pour la classe Hydro 350, s'il y a quinze (15) embarcations ou plus inscrites pour le week-end, il y aura deux (2) consolations selon les règles suivantes

A. Les cinq (5) embarcations ayant cumulé le plus de points selon l'article 7.3 vont directement à la finale.
B. Les positions six (6) à dix-neuf (19) conformément à l'article 7.3 participeront aux deux (2) consolations.
C. Les groupes et les couloirs sont formés en fonction des points cumulés par alternance.
D. Le gagnant de chaque consolation se qualifiera pour la finale et sera classé selon l'article 7.3.
E. S'il y a moins de quatre (4) embarcations qui prennent le départ, la course ne sera que de deux (2) tours.

Pour les classes Pro-Hydro et Grand Prix, s'il y a quatorze (14) embarcations ou plus inscrites pour le week-end, il y aura deux (2) consolations selon les règlements suivants

A. Les quatre (4) embarcations ayant cumulé le plus de points selon l'article 7.3 vont directement à la finale
B. Les positions cinq (5) à seize (16) conformément à l'article 7.3 participeront aux deux (2) consolations
C. Les groupes et les couloirs seront formés en fonction des points cumulés et par alternance.
D. Les gagnants de chaque consolation se qualifiera pour la finale et sera classé selon l'article 7.3.
E. S'il y a moins de trois (3) embarcations qui prennent le départ, la course ne sera que de deux (2) tours.

7.6 Il n'y aura qu'une seule finale par classe et par événement.

Le directeur de course et l'arbitre en chef peuvent décider de tenir une finale sans avoir fait de consolation. Dans ce cas précis, pour la classe Formule R, Formule F et JSS les huit (8) bateaux ayant accumulé le plus de points selon l'article 7.3 vont directement en finale, pour le H350, les sept (7) bateaux ayant accumulé le plus de points comme selon l'article 7.3 va directement à la finale. Pour les classes Pro Hydro et Grand Prix, les six (6) ayant accumulé le plus de points selon l'article 7.3 vont directement en finale.

La consolation ne sera considérée comme officielle que si la finale est déclarée officielle.

7.7 Si aucune qualification officielle n'a lieu pendant le week-end, il n'y aura pas de finale.

7.8 Si une finale ne peut être présentée, le classement final du week-end sera déterminé par le nombre de points cumulés lors des qualifications et/ou des essais chronométrés. S'il y a égalité au cumul de points, le meilleur temps des qualifications déterminera le classement/gagnant. Si le bris d'égalité ne peut pas être départagé par les temps, le classement restera tel qu'il est et il y aura plus d'une embarcation à la même position.

8 RÈGLEMENTS DE COURSE

8.1 La tenue des essais libres est un privilège et est à la discrétion du directeur de course et de l'arbitre en chef.

8.2 Il est de la responsabilité du propriétaire et/ou du pilote de s'assurer que son embarcation est mise à l'eau à temps pour la course.

8.3 Lors de la mise à l'eau, aucune attente ne sera tolérée par le Directeur des Puits. Si l'embarcation n'est pas prête lorsque c'est à son tour d'être mise à l'eau, son tour sera sauté. L'embarcation sera ensuite mise à l'eau en dernier. Si le bateau n'est toujours pas prêt au retour de la grue, le bateau ne sera pas mis à l'eau et sera pénalisé conformément à l'article 11.2.

Lorsque la mise à l'eau est terminée, il est strictement interdit de soulever l'embarcation pour en faire le drainage.

8.3.1 Dès que le pilote de la dernière embarcation mise à l'eau est prêt à prendre le départ, le décompte du cinq (5) minutes débutera.

8.4 Un comité prédéterminé, composé du directeur de course. De l'arbitre en chef, du promoteur et de trois (3) membres HRL, décidera si les conditions météorologiques sont favorables à la tenue d'une ou des courses.

8.5 Si une course est arrêtée par le directeur de course et/ou l'arbitre en chef, elle sera considérée comme officielle lorsque le meneur a terminé plus de cinquante (50%) pourcent de la course. Plus spécifiquement, pour une course de trois (3) ou de quatre (4) tours, le meneur doit avoir complété un minimum de deux (2) tours. Pour une course de cinq (5) tours, le meneur doit avoir complété trois (3) tours.

8.6 Toutes les qualifications et les finales auront un maximum de cinq (5) tours. Les consolations auront un maximum de quatre (4) tours. Pour les catégories Grand Prix, Pro-Hydro et JSS, toutes les courses auront un maximum de quatre (4) tours. Si le parcours fait plus d'un (1) mile, le nombre de tours sera ajusté pour chaque classe. L'arbitre en chef et/ou le directeur de course peut 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 peut retarder une course si les circonstances l'exigent.

8.8 Dans le cas d'une première reprise de course, les embarcations feront le plein d'essence à l'eau à l'exception de la classe Grand Prix sauf indication contraire du Directeur de Course.

Les équipes doivent obligatoirement avoir un extincteur modèle **3A40BC** à proximité de la zone de ravitaillement. À défaut, il y aura une sanction imposée conformément à l'article 11.2

Aucun drainage ne sera permis à moins d'y être autorisé par le Directeur de Course.

Pour une seconde reprise de course, si nécessaire, le directeur de course décidera des procédures à suivre.

8.9 Dans le cas où la course serait arrêtée, le ou les embarcations qui ont provoqués ou qui sont impliqués dans l'arrêt seront exclues de la reprise.

Une course sera automatiquement arrêtée si une embarcation s'immobilise et que le pilote ne fait pas un (1) des deux (2) signaux suivants indiquant à l'arbitre en chef qu'il est hors de danger :

- Par confirmation radio
- En ouvrant la porte du cockpit plus de deux (2) fois.

À défaut, il y aura une sanction imposée conformément à l'article 11.2.

8.10 Après avoir quitté les quais/plage, si un pilote sort de son cockpit, sa course sera considérée comme terminée et recevra un (DNF).

8.11 DRAPEAUX

Les drapeaux sont utilisés pour désigner ou pour donner des instructions aux concurrents. Les couleurs et les consignes sont les suivantes :

NOIR & CROIX JAUNE : Retour aux puits

ROUGE : Arrêt de la course – Immobilisation immédiate.

À défaut, il y aura une sanction imposée conformément à l'article 11.2.

BLANC : Dernière minute avant le début de la course et/ou dernier tour de la course.

VERT : Entre le cinq (5) minutes et une (1) minute durant le compte à rebours avant le début de la course et durant la course à l'exception du dernier tour.

JAUNE : « Attention », problème sur le parcours.

DAMIER : Fin de la course.

8.12 Il est strictement interdit d'être à l'extérieur des bouées blanches qui délimitent le parcours. Le ou les embarcations se retrouvant à l'extérieur sans raison apparente seront automatiquement pénalisés (P8) et sanctionnés conformément à l'article 11.2.

8.13 Durant la journée de courses, les changements de moteur sont permis selon les conditions suivantes :

- La priorité est la mise à l'eau des embarcations pour les courses.
- Toutes les pièces doivent être enlevés avant de faire la levée du moteur.
- Une fois le moteur prêt à être levé, ***l'équipe doit aviser la directrice des puits qui autorisera le changement.***
- La levée doit prendre moins de cinq (5) minutes, aucun délai ne sera toléré.
- Le moteur de remplacement doit être prêt à être mis dans le bateau.

À défaut, il y aura une sanction imposée conformément à l'article 11.2

9 PÉNALITÉS

9.1 Il y aura une pénalité d'un (1) tour pour toutes les infractions.

Une pénalité (P2) entraînera une disqualification automatique.

Pour les qualifications, une embarcation qui reçoit une pénalité recevra un maximum de huit (8) points. Si plusieurs embarcations reçoivent des pénalités durant une course, la meilleure des pénalisé aura huit (8) points, le suivant aura sept (7) points et ainsi de suite.

P1 – Une embarcation qui passe devant la bouée de départ entre trois (3) et zéro (0) seconde restante sur le compte à rebours avant le départ.

P2 – Une embarcation qui passe devant la bouée de départ entre dix (10) et trois (3) secondes restantes sur le compte à rebours avant le départ.

P3 – Une embarcation qui change de couloir avec moins d'une (1) queue d'eau de distance.

P4 – Une embarcation qui n'est pas passé au moins une fois devant la bouée de départ avant le départ officiel de la course.

P5 – Une embarcation qui pousse une autre embarcation vers l'intérieur ou l'extérieur, deux (2) couloirs ou plus.

P6 – Une embarcation détruisant ou délogeant une bouée sans raison apparente.

P7 – Une embarcation qui manque une bouée de parcours sans raison apparente.

P8 – Une embarcation qui n'a pas respecté l'article 4.11 ou 8.12.

P9 – Lors du départ de la course, une embarcation qui change de couloir conformément à l'article 4.2.

P10 – Une embarcation qui n'est pas dans son couloir assigné lors du départ de la course.

P11 – Toutes les situations jugées inacceptables par l'arbitre en chef.

9.2 Une embarcation qui reçoit deux (2) pénalités ou plus ou qui a reçu une conduite antisportive sera automatiquement disqualifié de la course (DSQ).

10 RESTRICTIONS

Les restrictions sont sous la responsabilité de l'arbitre en chef.

Les pilotes doivent passer leurs restrictions en présence des officiels HRL en fonction. Cependant, HRL reconnaît les officiels APBA. Si un pilote réussit à passer cinquante pour cent (50%) de ses restrictions dans la même année, le pilote aura la possibilité de compléter ses restrictions restantes la saison suivante.

Il est de la responsabilité du conducteur de prouver qu'il a conduit une embarcation au cours des cinq (5) dernières années.

Un pilote de l'APBA doit rencontrer l'Arbitre en Chef de la HRL pour faire accréditer ses restrictions.

Lorsqu'un conducteur en restriction se trouve dans le couloir extérieur, il doit garder une distance minimale de deux (2) largeurs d'embarcation du participant à sa gauche. L'arbitre peut lui donner une pénalité (P11) s'il juge que la distance n'est pas raisonnable.

10.1 Nouveau pilote ou pilote inactif depuis plus de dix (10) ans :

1. Trois (3) départs dans le couloir extérieur et y rester pendant toute la course
2. Trois (3) départs dans le couloir extérieur et y rester pour le premier tour.
3. Trois (3) départs dans le couloir extérieur et y rester jusqu'à la sortie du premier virage après le départ de la course.

10.2 Conducteur expérimenté, inactif depuis plus de trois (3) ans mais moins de dix (10) ans.

1. Un (1) départ dans le couloir extérieur et y rester pour le premier tour.
2. Un (1) départ dans le couloir extérieur et y rester jusqu'à la sortie du premier virage après le départ de la course.

10.3 Conducteur expérimenté passant à une classe supérieure :

10.3.1 Formule R ou Formule F à Hydro 350 :

1. Deux (2) départs dans le couloir extérieur et y rester pour le premier tour.
2. Un (1) départ dans le couloir extérieur et y rester jusqu'à la sortie du premier virage après le départ de la course.

10.3.2 Formule R ou Formule F à Pro Hydro ou Grand Prix :

1. Quatre (4) départs dans le couloir extérieur et y rester pendant toute la course.
2. Deux (2) départs dans le couloir extérieur et y rester pour le premier tour.
3. Deux (2) départs dans le couloir extérieur et y rester jusqu'à la sortie du premier virage après le départ de la course.

10.3.3 Hydro 350 à Pro Hydro ou Grand Prix :

1. Deux (2) départs dans le couloir extérieur et y rester pendant toute la course.
2. Deux (2) départs dans le couloir extérieur et y rester pour le premier tour.
3. Deux (2) départs dans le couloir extérieur et y rester jusqu'à la sortie du premier virage après le départ de la course.

10.4 Un conducteur expérimenté qui n'a jamais conduit une embarcation d'une classe égale ou inférieure :

1. Un (1) départ dans le couloir extérieur et y rester pour le premier tour.

10.5 L'arbitre en chef se réserve le droit d'imposer des restrictions ou de refuser qu'une restriction soit levée s'il juge que la sécurité des autres participants est en danger, En outre, il peut exiger d'un pilote qu'il prenne un départ dans le couloir extérieur, sans qu'il soit sous restriction, uniquement à des fins d'observation.

10.6 L'arbitre en chef doit approuver le passage de chaque restriction. Un DNF, un DNS ou toute autre infraction entraînera l'annulation du passage de la restriction. Si une course est arrêtée conformément à l'article 4.8 ou si soixante-quinze pourcent (75%) de la course est complétée, la restriction sera considérée comme réussie.

10.7 L'âge minimum et /ou conditions requises pour les pilotes et les observateurs « Spotters » sont les suivants :

Pilotes

Formule R : Minimum seize (16) ans ou quinze (15) ans pour un pilote ayant complété un minimum de quinze (15) courses en carrière.

Formule F & Jersey Speed Skiff: Minimum seize (16) ans.

Hydro 350 & Pro-Hydro : Minimum vingt et un (21) ans pour un pilote sans expérience ou dix-huit (18) ans pour les pilotes ayant complété un minimum de vingt-cinq (25) courses en carrière.

Classe Grand Prix : Minimum vingt-et-un (21) ans et ayant complété 50 courses en carrière ou acceptation par les Directeurs HRL par suite des recommandations du comité Grand Prix.

Observateurs « Spotters »

Formule R, Formule F et classe JSS : Minimum seize (16) ans.

Classes Hydro 350, Pro-Hydro et Grand Prix : Minimum dix-huit (18) ans.

10.8 L'arbitre en chef peut ajouter une restriction à un pilote qui a reçu la même infraction trois (3) fois ou plus au cours de la saison de course. Il peut également mettre un conducteur en restriction s'il cause continuellement de l'obstruction sur le parcours.

10.9 Une fois inscrit officiellement lors du « sign-in », un pilote soumis à des restrictions ou conduisant une embarcation avec des restrictions, doit obligatoirement conduire cette embarcation toute la journée. Si le pilote en question décide de ne pas conduire cette embarcation pour quelque raison que ce soit, il ne peut pas conduire pour le week-end.

10.10 Une embarcation qui a subi des dommages structurels (voir l'***Annexe I***) peut être placé en observation pour une (1) course en devra partir dans le couloir extérieur et y rester pendant le premier (1er) tour. Une fois la course terminée, la réparation sera inspectée et un officiel HRL déterminera si d'autres restrictions seront imposées ou non.

11 INFRACTIONS & SUSPENSIONS

11.1 Une sanction sera donnée aux embarcations qui ne répondent pas à tous les règlements techniques selon la gradation suivante :

A. **Première (1ère) infraction** – Perte de points du week-end.
S'il est inspecté le dimanche avant le début des courses, l'embarcation ne perdra que les points du samedi.
B. **Deuxième (2e) infraction** – Perte de points du week-end, perte de cinquante (50) points au championnat et amende de 250 $ à mettre dans le fonds de points de la classe.
C. **Troisième (3ème) infraction** – Suspension indéterminée en attendant la décision du Comité de Directeurs HRL.

** exception Annexe D article 14.7, les sanctions seront appliquées tel que décrit à l'annexe D article 14.7.1

11.2 Les sanctions suivantes seront imposées à une embarcation, un pilote et/ou à un membre d'équipe pour non-respect de certaines règles :

A. **Première (1ère) infraction** – Un avertissement écrit accompagné d'une période de probation de douze (12) mois à compter de la date de l'infraction.
B. **Deuxième (2e) infraction** - amende de 250 $ à mettre dans le fonds de points de la classe.
C. **Troisième (3ème) infraction** – Suspension indéterminée en attendant la décision du comité de Directeur HRL.

Lorsqu'un pilote et/ou une équipe de course reçoit trois (3) avertissements, première (1ère) infraction de nature différente, l'infraction suivante selon l'article 11.2, passera directement à la sanction selon l'article 11.2B.

11.3 En tout temps, lors des événements HRL, les propriétaires d'embarcations et/ou les pilotes sont responsables du comportement de tous les membres de leur équipe et de ses commanditaires.

11.3.1 Le membre-pilote et/ou propriétaire est responsable de ses équipiers et de ses commanditaires en tout temps lors de déclarations publiques à tout type de médias, incluant les réseaux sociaux, Ils se doivent de traiter avec respect toutes les personnes impliquées dans les courses d'hydroplanes. S'abstenir de s'en prendre aux officiels et aux autres membres d'équipes et éviter de tenir des propos dégradants ou de faire des déclarations jugées préjudiciables aux intérêts et à la réputation de HRL ;

11.4 Dans le cas d'une infraction pour conduite antisportive d'un membre d'équipe ou de toute individu associée au monde des courses d'hydroplanes. Le comité de direction HRL analysera la situation et rendra sa décision quant aux sanctions et/ou conséquences à appliquer en fonction des faits disponibles pouvant aller jusqu'à une perte de points au championnat et/ou une suspension indéterminée.

Seul l'arbitre en chef, le directeur de Course ou un directeur HRL peut imposer une sanction pour conduite antisportive et peut l'appliquer immédiatement selon son jugement.

11.5 Les sanctions suivantes seront imposées aux pilotes qui ont un taux d'alcool supérieur à 0,00 gramme d'alcool par litre de sang lors d'un alcotest fait durant l'inscription ***« sign-in »*** obligatoire chaque matin.

A. **Première (1ère) infraction** Le pilote ne peut conduire pour la journée mais, peut se faire remplacer au volant de son embarcation. Un avertissement écrit accompagné d'une période de probation de douze (12) mois à compter de la date de l'infraction.
B. **Deuxième (2e) infraction durant le 12 mois de probation** Amende de 250 $ à mettre dans le fonds de points de la classe. L'embarcation ne peut retourner à l'eau du week-end. Suspension 12 mois et probation de 12 mois à partir du retour du pilote sur le circuit.

11.6 Les sanctions suivantes seront imposées aux pilotes qui ont un taux d'alcool supérieur à 0,00 gramme d'alcool par litre de sang lors d'un ***alcotest aléatoire fait durant une journée de course.***

A. **Première (1ère) infraction** – Perte de points du week-end. L'embarcation ne peut retourner à l'eau du week-end. Un avertissement écrit accompagné d'une période de probation de douze (12) mois à compter de la date de l'infraction.
B. **Deuxième (2e) infraction durant le 12 mois de probation** – Perte de points du week-end et amende de 250 $ à mettre dans le fonds de points de la classe. L'embarcation ne peut retourner à l'eau du week-end Suspension 12 mois pour le pilote fautif. L'embarcation peut rester sur le circuit en étant conduite par un autre pilote à partir du prochain week-end de courses.

C.

11.7 Les sanctions suivantes seront imposées aux embarcations dont le ***spotter*** a un taux d'alcool supérieur à 0,00 gramme d'alcool par litre de sang ***lors d'un alcotest aléatoire fait durant une journée de course.***

A. **Première (1ère) infraction** –Suspension immédiate du spotter pour la journée en cours et la journée suivante de courses comme observateur, mais peut se faire remplacer. Un avertissement écrit accompagné d'une période de probation de douze (12) mois à compter de la date de l'infraction.
B. **Deuxième (2e) infraction** –Amende de 250 $ pour l'embarcation à mettre dans le fonds de points de la classe. Suspension 12 mois pour le spotter fautif.

11.8 Les sanctions suivantes seront imposées à l'équipe de course fautive dont un de ses équipier a reçu un HOTPIT sans signer le code d'éthique et la décharge de responsabilité.

A. **Première (1ère) infraction** –L'équipe perd l'accès à un de ses HOTPIT pour le reste de la saison. Un avertissement écrit accompagné d'une période de probation de douze (12) mois à compter de la date de l'infraction.
B. **Deuxième (2e) infraction** –L'équipe perd l'accès à un deuxième HOTPIT pour le reste de la saison. Perte de vingt-cinq (25) points au championnat. Probation de douze (12) mois.
C. Troisième (3ème) infraction – Suspension indéterminée d'un minimum de 12 mois pour l'équipe de course à être révisée par le comité de Directeur HRL après la fin de la suspension.

12 RÈGLES TECHNIQUES, SÉCURITÉ ET INSPECTION

12.1 Règles techniques

Les règlements techniques les plus récemment approuvées par L'APBA seront conformément appliquées pour toutes les classes « Inboard », à l'exception des points suivants.

Il est obligatoire pour toutes les embarcations construites après le 1er septembre 2024 compétitionnant dans la catégorie « Inboard » d'avoir une capsule renforcie de Type 4 qui consiste en une capsule construite en matériaux composite renforcé par une cage de sécurité en acier ou en tube composite montée avec une ouverture supérieure et une trappe inférieure incluses dans la structure et conçues pour résister à un impact violent.

Les embarcations construites le ou avant le 31 août 2024, qui auraient à faire des réparations majeures nécessitant un changement de capsule, devront obligatoirement se conformer à cette règle.

Les embarcations de la classe JSS doivent être munies au minimum d'une cage de sécurité faite de tubes d'acier.

Tout ce qui n'est pas permis expressément par les règlements techniques pour les moteurs en classe Grand Prix (***Annexe A & L***), pour la classe Hydro 350 (***Annexe B***), pour les classes Formule F/R (***Annexe C et Annexe D***), pour la classe Pro-Hydro (***Annexe E***) et pour la classe Novice (***Annexe N***) est strictement interdit et sujet à sanctions.

12.1.1 La catégorie HRL Grand Prix utilisera les règles HRL conformément à ***l'Annexe A & L***.

12.1.2 La classe HRL Hydro 350 utilisera les règles HRL conformément à ***l'Annexe B***.

12.1.3 La classe HRL Formule R/F utiliseront les règles HRL conformément à ***l'annexe C & Annexe D***.

12.1.4 La classe HRL Pro-Hydro utilisera les règles HRL conformément à ***l'Annexe E***.

12.1.5 La classe HRL Novice utilisera les règles HRL conformément à ***l'Annexe N***

12.1.6 Les hydroplanes doivent avoir une entrée d'air à l'avant et une sortie d'air à l'arrière de l'habitacle ou un système de ventilation mécanique.

12.1.7 Tout système de drainage (valve anti-retour ou autre) pendant 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 retournée à sa remorque avec la grue. À défaut, il y aura une sanction appliquée conformément à l'article 11.2 effective immédiatement.

12.1.8 L'utilisation de tout système de direction assistée est strictement interdite. À défaut, il y aura une sanction imposée conformément à l'article 11.2 et l'embarcation sera disqualifié (DSQ).

12.1.9 Les trois (3) premiers de chaque finale ne peuvent ouvrir leur capot moteur avant d'avoir reçu l'autorisation de l'inspecteur technique ou de l'arbitre en chef. À défaut, il y aura une sanction imposée conformément à l'article 11.2 et l'embarcation sera disqualifié (DSQ).

12.1.10 Les embarcations doivent respecter les dimensions maximales suivantes, y compris ses projections et leur poids minimum incluant le pilote et son équipement de course.

A. Formule R & Formule F
Longueur max. : 18' 2 » Largeur : 9' 4'' Poids : 1050 lb.
Largeur maximale du tunnel : 59 1/2 pouces.
Clause Grand-père pour les embarcations construites avant 2024, largeur maximum du tunnel de 64 pouces.

B. Hydro 350
Longueur max. : 20' 5" Largeur : 10'4 " Poids : 1700 lb.
Largeur maximale du tunnel : 68 pouces.
Clause Grand-père pour les embarcations construites avant 2024, largeur maximum du tunnel de 72 pouces.

C. Grand Prix
Longueur max. : 26' Largeur : 12' 6" Poids : 3250 lb.
Largeur maximale du tunnel : 76 pouces.

D. Jersey Speed Skiff
Longueur max. : 16' Largeur : 6' Poids : 1650 lb.

E. Pro-Hydro Construits après le 1er janvier 2025
Longueur minimum : 20' Largeur : 12' Poids : 2500 lb.
Largeur maximale du tunnel : 72,5 pouces

Pro-Hydro Construits avant le 31 décembre 2024
Longueur minimum : 20' Largeur : 12' Poids : 2650 lb.
Largeur maximale du tunnel : 76 pouces

Pour toute réparation majeure de l'embarcation et/ou remplacement des (2) deux pontons, les embarcations devront se conformer au règlement de largeur maximal du tunnel applicable à leur catégorie sans exceptions.

12.1.11 12.1.9 Les embarcations seront pesées après avoir été vidées de leur eau après la course. Les embarcations construites jusqu'en 2011 inclusivement peuvent excéder ces dimensions par un maximum de trois pour cent (3 %).

Tout ce qui n'est pas spécifiquement autorisé dans les règles techniques HRL et APBA est interdit et peut être pénalisé.

12.2 Règles de sécurité

Les règles de sécurité HRL décrites ici sont prioritaires, sauf indication contraire, toutes les règles de sécurité de l'APBA s'appliquent.

Il est obligatoire de suivre les mesures de sécurité, À défaut de se conformer, il y aura une sanction imposée conformément à l'article 11.2.C

12.2.1 Toutes les embarcations doivent passer une inspection de sécurité avant de participer au premier week-end de course pour être admissibles à la course. Voir l'**Annexe *H*** concernant la procédure d'inspection de sécurité des coques. Un autocollant d'approbation sera apposé sur le bateau à un endroit toujours visible. Les inspections APBA sont acceptés mais certains détails seront revérifiés par un inspecteur HRL. Les bateaux doivent être prêts à 8 :00 am tous les jours de course.

12.2.2 Les élingues utilisées pour la mise à l'eau doivent obligatoirement être celles certifiées, approuvées et **achetées auprès de la HRL** avec le système de crochet SURLOCK. Les élingues doivent avoir le sceau de certification du manufacturier.

12.2.3 Le système d'air permanent activé sans assistance humaine est obligatoire pour toutes les classes où le conducteur est attaché au cockpit. Voir ***Annexe F***.

1. Le porte-réservoir d'air doit être installé dans la section centrale de l'embarcation avec des attaches solides.
2. À partir du compte à rebours de cinq (5) minutes jusqu'à la fin de la course, si un officiel voit qu'un pilote ne porte pas son masque, il sera sanctionné conformément à l'article 11.2

12.2.4 Toutes les équipes doivent avoir :

1. Un extincteur **modèle 3A40BC** de 5 lb visible avec un accès facile à l'avant de la remorque et identifié avec le numéro de l'embarcation.
2. Des cales ou des blocs pour verrouiller les roues de la remorque sont obligatoires à l'arrivée dans les puits.
3. Une corde de 8 pieds minimum sans nœuds, attachée à l'embarcation par un crochet, servant à guider l'embarcation lors de la mise à l'eau.

À défaut de se conformer, il y aura une sanction imposée conformément à l'article 11.2.

12.2.5 Les embarcations doivent être munies un crochet de remorquage adéquat, positionné à l'avant sur le dessus de l'habitacle.

12.2.6 Seules les hélices à trois (3) pales peuvent être utilisées par toutes les classes à l'exception de la classe JSS. De plus, en tout temps il est obligatoire que les hélices soient couvertes par une protection faite d'un tissu résistant aux coupures ou dans un étui de protection permettant d'éviter les blessures. Les serviettes ou chiffons ne sont pas considérés par une protection adéquate.

12.2.7 Les pilotes doivent pouvoir entrer et sortir rapidement et facilement de leur embarcation sans aide extérieure en tout temps.

12.3 Inspection

Une inspection mécanique pourrait être effectuée aléatoirement à chaque week-end de compétition. Une embarcation est sujette à une inspection dès son arrivée dans les puits.

Il existe deux (2) types d'inspections :

12.3.1 Phase 1 :

1. Poids et dimensions de la coque.
2. Mesurer le carburateur (*throttle plate* et venturi).
3. Mesurer le carburateur (*spacer* et adaptateur) et/ou sur-compresseur.
4. Vérification de l'admission, de la tête motrice, du bloc et de l'arbre à cames.
5. Mesurez le ratio de compression avec la méthode *Whistler*.
6. Mesurer la levée des valves à l'admission et à l'échappement.
7. Vérification de l'essence.

12.3.2 Phase 2 :

Le moteur peut être démonté de toutes pièces et/ou être soumis à plusieurs inspections et analyses. Dans le cas où les inspections et analyses externes sont requises, la HRL doit approuver les dépenses nécessaires au préalable et assumera les frais si le moteur est jugé légal. Dans le cas où le moteur est jugé non-conforme à la règlementation, les coûts deviendront à la charge de l'équipe de course fautive.

Tous les frais associés au remplacement des joints d'étanchéité (*gasket*) sont à la charge de l'équipe de course.

L'Inspecteur Technique peut procéder à la phase 2 de l'inspection mécanique à tout moment durant la saison. Il peut apposer un sceau lors d'un week-end de course pour ensuite effectuer l'inspection mécanique à un moment et à un endroit déterminé avec l'équipe. Les inspections à l'extérieur des sites de compétitions seront effectuées à la discrétion de HRL.

Tunnel

Méthode de mesure :

La largeur du tunnel de l'embarcation doit respecter les dimensions autorisées selon l'article 12.1.8 en fonction de sa classe en mesurant à partir de l'arrière « *Transom* » jusqu'à la partie la plus avancée de la section centrale. Voir ***annexe L.***

La largeur du tunnel doit être la même à partir du « *tunnel roof* » jusqu'au point le plus profond de la trappe d'air « *waterline* ».

13 RÈGLES GÉNÉRALES

13.1 L'apparence, la propreté des équipements et le code vestimentaire devront être respectés par les équipes de courses dès leur arrivée sur un site de compétition.

Le code vestimentaire est destiné aux membres des équipes avec HOT PIT participants aux compétitions, aux Directeurs et aux Officiels.

Code vestimentaire obligatoire pour les membres d'équipe avec HOT PIT dans les puits :

À défaut, il y aura sanction imposée conformément à l'article 11.2.

- Chandail (d'équipe ou non)
  - Pour homme : Chandail avec ou sans manches.
  - Pour les dames : Chandail avec ou sans manches incluant les camisoles à l'exception des camisoles à bretelles de type « spaghettis » qui ne sont pas permises.
- Chaussures fermées.
- Pantalons, bermudas ou jupes-short.

Pour uniformiser l'aspect visuel/professionnel des équipes de course et refléter une plus belle image de la Ligue, le Logo HRL est obligatoire et doit être positionné aux endroits spécifiques suivants :

- Chandail d'équipe : sur la manche gauche ou sur le devant droit.
- Combinaison des pilotes : sur le côté avant droit.

Aucune altération du logo HRL n'est permise.

De plus, le pilote devra apposer le logo du ou des commanditaires majeurs de la HRL sur l'avant de sa combinaison entre le cou et la ceinture et entre ses 2 épaules. L'écusson sera fourni par la HRL

13.2 Aucune embarcation ne peut arborer un nom obscène ou douteux qui serait susceptible de choquer les spectateurs ou nuire à la réputation du sport. Toute couleur de bateau doit être préalablement approuvées par la HRL.

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

13.4 Une embarcation doit garder le même numéro pour toute la saison. Le numéro doit être d'une couleur contrastante et il doit être visible depuis le rivage. Si le scoreur ne peut voir le numéro, l'embarcation ne recevra pas de point. Le numéro doit être d'une dimension d'au moins douze (12) pouces de hauteur par deux (2) pouces de largeur. À défaut, une sanction sera imposée conformément à l'article 11.2.

Exceptions pour la catégorie Grand Prix, voir ***annexe L***

13.5 Le numéro de l'embarcation doit être approuvé préalablement par la HRL. Il appartient au propriétaire/partenaires toutes classes confondues et doit être unique. Lorsqu'un propriétaire/ partenaire a des embarcations dans différentes classes, il peut garder le même numéro pour chacune d'elles. Les embarcations enregistrées avant 2015 peuvent conserver leur numéro. Dès qu'une embarcation se retire du championnat HRL, il perd ses droits acquis sur son numéro.

Aucune embarcation ne doit avoir le droit d'avoir un nombre commençant par un zéro (0) ou d'avoir un nombre décimal. Le propriétaire/partenaire de l'embarcation conserve son numéro jusqu'à son retrait de la Ligue ou s'il fait une demande pour changer de numéro. HRL a le droit d'accepter ou de refuser un numéro.

Le numéro un (1) est réservé au Champion de la saison précédente qui conserve son ancien numéro pendant une période d'un (1) an à moins qu'il ne remporte le Championnat plus d'une (1) saison consécutive.

13.6 Les casques sont obligatoires et doivent rencontrer les spécifications minimales inscrites dans la plus récente version des règlements de sécurité générale de l'APBA

Le pilote doit garder son casque tout au long de la course. Toutefois, si l'embarcation doit être remorqué, le conducteur peut retirer son casque une fois le câble de remorquage fixé. À défaut, il y aura une sanction imposée conformément à l'article 11.2.

L'utilisation, en course, d'un système de retenue de la tête et du cou est obligatoire pour les classes à l'exception de la classe JSS.

Le système de retenue de la tête et du cou doit être certifié conformément à la norme SFI 38.1 ou FIA 8858-2002 ou 8858-2010. Une étiquette SFI 38.1 ou FIA 8858-2002 ou 8858-2010 doit être correctement apposée sur l'appareil.

13.7 Un gilet de sauvetage de type capsule ou une veste de flottaison doivent être portées par le pilote lors des courses sous sanction APBA selon les spécifications minimales inscrites dans la plus récente version des règlements de sécurité générale de l'APBA.

13.8 Le test de la capsule est obligatoire tous les deux (2) ans. La procédure d'immersion figure à ***l'Annexe G.*** Le test de capsule de l'APBA est accepté sur présentation d'une preuve de certification valide.

13.9 Les protêts seront **seulement** acceptés pour étude qu'à la suite d'une sanction en vertu de l'article 11.1. Les demandeurs ont quarante-huit (48) heures après que la décision est rendue pour remplir le formulaire de protêt (**Annexe M**) et payer les frais obligatoires de 500 $. Les frais ne seront remboursés que si le demandeur a gain de cause.

13.10 En cas de force majeure, le directeur de course pourrait remplacer l'arbitre en chef.

13.11 Durant la saison de course, deux (2) changements d'embarcations incluant le retour à la coque d'origine sont permis à condition que l'embarcation de remplacement ne soit pas inscrite au Championnat HRL et qu'elle est conforme à la réglementation HRL.

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

13.12 Un formulaire du code d'éthique doit être signé par tous les pilotes, propriétaires/ partenaires, membres d'équipe et officiels pour participer aux activités HRL et sera valide pour douze (12) mois à compter du 1er avril de chaque année.

Les conducteurs, propriétaires/partenaires, membres d'équipage et officiels sont soumis aux obligations prévues aux articles 11.3 et 11.4.

13.13 En tout temps, il est strictement interdit de consommer des drogues et de fumer dans les puits.

La consommation de boissons alcoolisées est strictement interdite dans les puits durant les heures d'opérations. À la fin de la journée, le directeur des puits peut lever cette interdiction.

13.14 Chaque équipe de course aura droit à un nombre spécifique de laissez-passer HOT PITS en fonction de la classe dans laquelle l'embarcation compétitionne. Ces accès sont valables pour les équipiers de quatorze (14) ans et plus et donnent accès aux sites de course. Il est de la responsabilité du propriétaire / partenaire de s'assurer que toutes les renonciations ont été signées par chaque détenteur de HOT PIT de son équipe. À défaut, une sanction sera imposée conformément à l'article 11.8

Les pilotes indépendants ont droit à une (1) seule passe HOT PIT par site de courses.

13.15 Tous les participants au championnat HRL doivent avoir uniquement le logo officiel HRL apposé sur le ponton avant gauche intérieur de l'embarcation. Exception pour la classe JSS, le logo officiel HRL doit être sur le côté droit, en haut à l'avant. À défaut, une sanction sera imposée conformément à l'article 11.2. L'autocollant du logo officiel à apposer sera fourni par HRL.

Les participants canadiens doivent apposer le logo de la CBF sur la carlingue de l'embarcation du côté droit.

De plus, les équipes devront également apposer les logos des différents partenaires de la série HRL. Dans ce cas, les logos ainsi que les emplacements seront fournis par HRL.

13.16 Les alcootests et/ou les tests de dépistage de drogues relèvent de la responsabilité de l'arbitre en chef. Les alcootests seront obligatoires pour les pilotes et seront effectués tous les matins lors de l'inscription « *sign-in* ». Un pilote ne peut pas refuser d'être testé. Si un pilote a un taux d'alcool supérieur à 0,00 gramme d'alcool par litre de sang et/ou est testé positif à la drogue, il ne sera pas autorisé à participer aux compétitions du jour et il recevra une sanction conformément à l'article 11.5. *Si un pilote échoue, il ne lui sera pas permis de reprendre le test durant les heures d'enregistrement.*

13.16.1 Des tests aléatoires pourraient être effectués à n'importe quel moment durant la journée pour les pilotes et les « spotters ». à défaut, il y aura une sanction imposée conformément à l'article 11.6 pour le pilote ou 11.7 pour le « spotter » fautif. Si un pilote commet une infraction (P6), il devra payer une amende de 200 $ à la HRL pour chaque bouée détruite. S'il décroche une bouée durant une course il devra payer une amende de 100 $. 4

13.17 Un maximum de quatre (4) membres par équipe, pilote inclus, avec un laissez-passer HOT PIT seront autorisés sur les quais. Exception pour la catégorie Grand Prix qui peut avoir cinq (5) membres par équipe, pilote inclus, avec un laissez-passer HOT PIT sur les quais. À défaut, il y aura une sanction imposée conformément à l'article 11.2.

13.18 Les radios de communication pour les embarcations sont obligatoires pour toutes les classes et doivent être fonctionnelles. La personne attitrée aux communication (observateur) devra se trouver dans la zone spécifiée par l'arbitre en chef. De plus la personne aux communications radio ainsi que tous les pilotes devront avoir réussi l'examen HRL valide pour une période d'un (1)) ans. L'examen doit être reçu le mardi 20h00 précédent un week-end de course. À défaut, il y aura une sanction imposée conformément à l'article 11.2.

13.19 Sur chaque site de compétition, des barils sont disponibles pour vider l'huile moteur. Il est strictement interdit de laisser ou de vider l'huile usée ailleurs que dans ces barils. Le respect de l'environnement est particulièrement important pour HRL. Quiconque ne respecte pas cette règle sera lourdement sanctionné conformément aux articles 11.2A, 11.2B et 11.2C.

13.20 Aucune embarcation dans les puits ne peut être incliné avant la fin de la journée de course. À défaut, une sanction sera imposée conformément à l'article 11.2.

13.21 Si une équipe veut sortir son embarcation des puits une fois à l'intérieur. Une demande doit être formulée et autorisée par le Directeur des Puits. À défaut, des sanctions seront imposées conformément aux articles 11.2A, 11.2B et 11.2C.

13.22 La place d'une embarcation enregistrée, ne sera pas garantie pour la saison suivante si l'un des critères suivants n'est pas respecté :

1. Le paiement final pour l'inscription de l'embarcation n'est pas reçu avant le 1er mars de la saison de course en cours.
2. Si l'embarcation n'a pas participé à plus de soixante-quinze pour cent (75%) des courses HRL de la saison en cours.
3. Si l'embarcation termine dans les deux (2) dernières positions du classement par moyenne de points/week-end. Ne s'applique pas aux pilotes débutants lors de leur première année de compétition.
4. Si l'embarcation est sanctionnée en vertu de l'article 11.1 durant la saison en cours.
5. Si l'embarcation n'est pas présente à une course sanctionnée HRL parce qu'l parce qu'elle participe à une autre course non-sanctionnée HRL.
6. Si une équipe de course ne rencontre pas les critères de la HRL.

13.23 L'Arbitre en Chef sera disponible pendant trente (30) minutes après la dernière course de la journée à l'endroit spécifié lors de la réunion des pilotes. Si un membre de HRL a été convoqué par l'Arbitre en Chef et qu'il omet de se présenter à la rencontre. Une sanction luis sera imposé conformément à l'article 11.2.

13.24 Les grutiers seront en fonction pour un maximum de soixante (60) minutes après la fin de la dernière course samedi.

13.25 Le Comité de Directeur HRL déterminera le nombre d'embarcations dans chaque catégorie pour les classes Formule R/F. Une embarcation non-membre HRL sera automatiquement classée dans la catégorie Formule F.

Les procédures de classification sont basées sur les critères suivants :

1. En Formule F dès qu'un pilote remporte une finale, sa place est garantie dans cette classe pour la saison suivante.
2. Seront automatiquement promu en Formule F la saison suivante si : le pilote a gagné un championnat ET possède trois (3) ans d'expérience comme conducteur OU le pilote a gagné deux (2) championnats en Formule R.
3. Les autres participants seront classés par le comité de directions dans une ou l'autre des catégories en fonction des participants et de leur expérience.

13.26 Tous les règlements seront l'interprétation des officiels, et non par les pilotes et/ou les propriétaires/partenaires. S'il y a une disparité entre les versions, le français aura préséance sur la version anglaise.

13.27 Toutes les situations qui ne sont pas décrites dans les règles seront discutées par les Directeurs HRL et une décision sera rendue sur la base des faits disponibles.

13.28 Le Comité de Directeur HRL se réserve le droit d'accepter ou de refuser à tout membre, équipe ou individu de participer à toutes activités de la HRL.