



RÈGLEMENTS

2011

GROUPE : INBOARD

1.0 COMITÉ DE DIRECTION DE L'ACHA

1.1- Le comité responsable de l'adoption des règlements « *Inboard* » :

1.1.1	Didier-Bernard Séguin	Commissaire
1.1.2	Michel Poirier	Représentant des promoteurs
1.1.3	Sylvain Dorais	Représentant des propriétaires
1.1.4	Stéphane Brossoit	Représentant des officiels
1.1.5	Benoit Lemay	Représentant de la communauté

1.2- Les courses sanctionnées au Canada se dérouleront sous l'autorité de l'ACHA. Pour les courses sanctionnées aux États-Unis, ce sont les règlements de l'*American Power Boat Association (APBA)* qui s'appliqueront.

1.3- Les régates de Valleyfield approuvera les sanctions et déterminera le coût de celles-ci.

1.4- Organigramme :

- 1.4.1 SONT SOUS L'AUTORITÉ DU DIRECTEUR DE COURSES
 - directeur des puits / promoteur
 - escouade nautique

- 1.4.2 SONT SOUS L'AUTORITÉ DE L'ARBITRE EN CHEF
 - marqueuses, chronométrateur et vidéo
 - bateau ambulance
 - juges de coins, inspecteur



2.0 LOGISTIQUE DES COURSES

- 2.1-** Des officiels accrédités et formés par ACHA seront en poste.
- 2.2-** Une ambulance, avec droit de transport, doit être présente, en tout temps, sur les sites des compétitions.
- 2.3-** Un minimum de deux bateaux ambulances doivent être présents au centre du parcours lors des compétitions. Un plongeur certifié doit être à bord de l'un des bateaux.
- 2.4-** Un minimum de 4 bouées seront installées pour les virages.
- 2.5-** La présence d'au moins 2 embarcations de plaisance doit être assurée pour le remorquage.
- 2.6-** Un minimum de 2 juges de coin est nécessaire au virage no1 et de 1 juge de coin au virage no.2.
- 2.7-** La profondeur minimale du plan d'eau doit être de 4 pieds.
- 2.8-** Les promoteurs et les sites de compétitions devront être conformes aux exigences et conditions des assurances.

3.0 ENREGISTREMENT

- 3.1-** L'enregistrement se tiendra le samedi matin de 7 h 30 à 8 h 30, à moins d'avis contraire apparaissant dans la sanction.
- 3.2-** Seul, les embarcations enregistrées auprès d'une fédération reconnue par les Régates de Valleyfield pourront participer à une compétition sanctionnée. L'embarcation ne peut être enregistrée qu'une seule fois lors d'une fin de semaine de courses comptant au championnat ACHA.
- 3.3-** Pour qu'une classe soit officielle pour le championnat des points ACHA, la course doit avoir été reconnue par les Régates de Valleyfield. Pour les courses non reconnues, 80% des membres de cette classe devront être présents pour que la classe soit comptabilisée au championnat des points ACHA.
- 3.4-** L'arbitre en chef peut refuser ou accepter tout enregistrement.
- 3.5-** Lors d'une compétition, les pilotes doivent obligatoirement se présenter à l'enregistrement pour signer la feuille de présence.
- 3.6-** Aucune carte de membre <racing> ne sera émise pendant la fin de semaine de la compétition.



4.0 PROCÉDURE DE DÉPART ET FIN DE COURSE

- 4.1-** Les corridors de départ des qualifications seront déterminés selon l'article 6.2. Lors de la finale et des finales consolations, les couloirs aux participants seront déterminés à partir des positions du groupe de la finale selon l'article 7.3.
- 4.2-** Lors du départ, un bateau peut changer au maximum de 2 couloirs vers l'intérieur seulement avec une queue d'eau de distance entre la ligne de départ/arrivée et la sortie du tournant no 1.
- 4.3-** Les bateaux peuvent quitter les puits seulement après le signal de 5 min. et doivent passer, au moins une (1) fois devant la ligne départ/arrivée avant le départ officiel de la course.
- 4.4-** Aucun bateau ne peut passer devant la bouée départ/arrivée moins de 10 secondes avant le départ de la course. Le ou les bateaux en infraction seront considérés comme ayant devancé le départ.
- 4.5-** Le départ officiel de la course se fera lorsque l'horloge indiquera 0:00 minute. À ce moment, le chronométrage officiel de la course débutera. Les bateaux qui doivent partir sur la deuxième ligne, le départ officiel sera à 0 :05 minutes.
- 4.6-** Les marqueurs sont là pour déterminer les bateaux qui franchissent la ligne départ/arrivée. S'ils sont incapables d'identifier les bateaux, ils pourront utiliser la reprise vidéo et la visionner avec l'arbitre en chef. Le visionnement de la vidéo devra confirmer, hors de tout doute, l'infraction. Dans le doute, le jugement de l'arbitre prévaudra.
- 4.7-** Seul les officiels et les directeurs ACHA auront le droit de visionner la reprise vidéo.
- 4.8-** Le premier bateau à terminer la course reçoit le drapeau à damier. Il en sera de même pour tous les participants de la course qui franchiront la ligne de départ/arrivée sans assistance externe.
- 4.9-** Lorsque l'arbitre agite le drapeau noir, la course est terminée pour tous les participants et ils doivent retourner aux puits.
- 4.10-** À sa discrétion, l'arbitre en chef peut agiter le drapeau à damier pour mettre un terme à la course.
- 4.11-** Lorsque le bateau est à l'eau, aucun équipier n'est autorisé à toucher à l'arbre et l'hélice. Une fois que le bateau est poussé pour sa sortie des puits, aucun équipier n'est autorisé à sauter à l'eau ou nager pour porter assistance au pilote/bateau. À défaut, le pilote sera sanctionné selon l'article 11.2 et il aura une P10 pour sa course.



5.0 LE POINTAGE

5.1- La distribution des points :

Position	Qualifications/ Essais chronométrés	Finale
1	25	25
2	21	21
3	18	18
4	15	15
5	11	11
6	8	8
7	5	5
8	1	1
9	0	0
10	0	0
DNS / DNF / DNQ	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.

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

- A- Le nombre de tours complétés
- B- Par la position sur le même tour complété.

5.4- Les points sont attribués selon la position finale des participants (non-membres et membres) au championnat ACHA.

5.5- Suite à un arrêt de la course et que celle-ci est déclarée officielle selon l'article 8.5, le classement final se fera à partir de la méthode à l'article 5.3. Pour un bateau qui aura reçu une pénalité durant cette course, elle sera appliquée sur le tour précédant son dernier tour complété.

5.6- Les points seront alloués seulement aux bateaux qui auront complétés, au minimum, un tour complet.

5.7- Si une journée de courses est annulée pour une classe, tous les bateaux enregistrés et présents de cette classe lors de cette journée, recevront 5 points au championnat.



5.8- Le championnat des points

5.8.1 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.

5.8.2 Départage d'égalité

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

- A- le plus grand nombre de victoires lors des finales;
- B- le plus grand nombre de deuxième place lors des finales;
- C- le plus grand nombre de troisième place et ainsi de suite

6.0 LES QUALIFICATIONS ET LES ESSAIS CHRONOMÉTRÉS

6.1- Lors des essais chronométrés, tous les tours complétés par le bateau seront chronométrés et seulement son tour le plus rapide sera retenu. C'est le directeur des courses qui détermine le nombre de tour à faire. L'ordre des participants sera à l'inverse des positions aux championnats des points.

6.2- Les groupes et corridors seront formés comme suit :

6.2.1 Qualification 1

Groupe : En alternance selon le championnat des points
Corridor : En alternance selon le championnat des points

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



6.2.2 Qualification 2

Groupe : En alternance des groupes de la qualification 1

Corridor : À l'inverse du corridor obtenu dans la qualification 1

Exemple des groupes pour les qualifications 1 et 2 :

<i>CORRIDOR</i>	<i>GROUPE / QUALIFICATION</i>			
	<i>1A</i>	<i>1B</i>	<i>2A</i>	<i>2B</i>
1	GP-10	GP-90	GP-80	GP-160
2	GP-20	GP-100	GP-150	GP-70
3	GP-30	GP-110	GP-60	GP-140
4	GP-40	GP-120	GP-130	GP-50
5	GP-50	GP-130	GP-40	GP-120
6	GP-60	GP-140	GP-110	GP-30
7	GP-70	GP-150	GP-20	GP-100
8	GP-80	GP-160	GP-90	GP-10

6.2.3 Qualification 3 et les suivantes

Groupe : En alternance selon les points accumulés *

Corridor : Tirage au hasard pour les positions 1-2 et 3

Tirage au hasard pour les positions 4-5 et 6

Tirage au hasard pour les positions 7 et 8

Notes :

* Si il y a égalité sur la somme des points, le classement du championnat avant la fin de semaine de course départagera les positions. Si l'égalité persiste, il y aura tirage au hasard.

* Si un bateau déclare forfait après l'assignation des corridors pour sa qualification, les corridors des autres participants restent inchangés et le départ sera tenu avec un corridor de libre

* Un bateau ne peut pas renoncer à son corridor

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

6.4- Le nombre de bateaux par groupe de qualifications est déterminé par le directeur des courses et l'arbitre en chef.

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



7.0 LA FINALE

7.1- Le groupe pour la finale sera formé de 8 bateaux pour toutes les classes « *inboard* », à l'exception de la classe Grand Prix qui sera composée de 5 bateaux en première ligne et 3 bateaux à l'arrière dans les corridors extérieurs.

7.2- Dans chaque classe, il y aura un bateau en attente pour la finale. Le bateau pourra être mis à l'eau seulement si un bateau du groupe de la finale déclare forfait avant les mises à l'eau et devra partir dans le corridor extérieur. Si un bateau ou plus ne peut prendre le nouveau départ, le directeur des courses et l'arbitre en chef se réserve le droit de compléter la grille de départ et les bateaux devront partir à l'extérieur. Si un bateau déclare forfait après sa mise à l'eau, les corridors des autres participants restent inchangés et le départ sera tenu avec un corridor de libre.

7.3- Les positions pour composer les groupes de la finale et de la finale 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 classement du championnat avant la fin de semaine de course départagera les positions. Si l'égalité persiste il y aura tirage au hasard.

7.4- Pour les classes qui ont de 14 à 19 inscrits, à l'exception de la classe ACHA-GP, il y aura une finale consolation selon les règles suivantes;

- A- Les sept plus haut 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 finale consolation;
- C- Le gagnant de la consolation se qualifie pour la finale dans le corridor 8;
- D- La deuxième position de la finale consolation sera le seul bateau en attente selon l'article 7.2;
- E- Aucun point ne sera donné pour la finale consolation.
- F- Un minimum de 5 bateaux devront prendre le départ officiel.

7.5- Pour les classes avec 20 inscrits et plus, à l'exception de la classe ACHA-GP, il y aura deux (2) finales consolations selon les règles suivantes;

- A- Les six plus haut totaux de points selon l'article 7.3 vont en finale;
- B- Les positions 7 à 22, selon l'article 7.3, font parties des 2 finales consolations;
- C- Les groupes et corridors seront formés en alternance selon les points accumulés;
- D- Le gagnant de chaque consolation se qualifie pour la finale et un tirage au hasard déterminera les corridors 7 et 8;
- E- Les deuxièmes positions de chaque finale consolation seront les seuls bateaux en attente selon l'article 7.2, pour remplacer le gagnant de leur consolation;
- F- Aucun point ne sera donné pour les finales consolations.
- G- Un minimum de 5 bateaux devront prendre le départ officiel.



7.6- Il y aura seulement une finale, par classe, par fin de semaine pour les courses sanctionnées par les Régates de Valleyfield.

7.7- Si aucune qualification officielle ne peut être tenue avant la finale, les huit premiers au total des points – au championnat – qui sont inscrits à la course participeront à la finale.

7.8- Si une finale ne peut être présentée, la somme des points des qualifications déterminera le classement final du week-end. S'il y a égalité sur la somme des points, le pointage de la dernière qualification départagera le gagnant. Si l'égalité persiste, le pointage de l'avant-dernière qualification prévaudra et ainsi de suite. Si l'égalité persiste toujours, on utilisera le temps de la dernière qualification pour déterminer le gagnant.

8.0 RÈGLEMENTS DE COURSE

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

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

8.3- Pour la mise à l'eau des bateaux, si le bateau n'est pas prêt, il passera son tour et pourra revenir à la fin des mises à l'eau mais devra partir à l'extérieur et à l'arrière pour sa course. Aucune attente ne sera tolérée par le directeur des puits. Cependant, cette procédure ne pourra pas s'appliquer pour les sites avec 5 grues et plus.

8.4- Les directeurs ACHA présents sur le site avec l'arbitre en chef et le directeur de course détermineront conjointement 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 plus de 50 %, la course sera considérée officielle.

8.6- Une course est de 5 milles sauf pour la finale consolation qui sera de 4 milles. Pour les classes ACHA-GP et 1.5 litres les courses seront de 4 milles. L'arbitre en chef et/ou le directeur des courses ont le pouvoir de réduire la distance si cela est dans le meilleur intérêt du sport et des pilotes.

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

8.8- Lors d'une première reprise de la course, les bateaux feront le plein d'essence à l'eau. Aucun drainage ne sera permis sauf si le directeur des courses l'autorise. Si une seconde reprise est nécessaire. Le directeur de courses déterminera la procédure à suivre.

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



8.10- Pendant la période de 5 minutes avant le départ, le seul endroit autorisé pour entrer à l'intérieur du parcours est le « *backstrech* » et le seul endroit pour en sortir se trouve entre la bouée départ/arrivée et la bouée numéro1 du premier virage. Les bateaux sur le parcours ont priorité sur ceux qui entrent sur celui-ci.

8.11- Si un bateau s'immobilise, le pilote devra ouvrir la porte de son habitacle pour signaler aux officiels qu'il est correct, il peut la refermer s'il le veut. De plus, il devra obligatoirement allumer ses lumières strobés (art. 12.1.5) jusqu'à la fin de la course. Si le pilote omet de les allumer il sera sanctionné selon l'article 11.2.

8.12- Dès qu'un pilote sort de son habitacle après le départ de sa course, sa course est considéré comme terminé (DNF).

8.13- Les drapeaux :

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

Les drapeaux sont utilisés par tous les officiels, à l'exception du drapeau blanc lors du dernier tour et du drapeau à damier qui sont agités uniquement par l'arbitre en chef.

9.0 LES PÉNALITÉS

9.1- Un tour de pénalité sera décerné pour les infractions suivantes :

- P1-** Un bateau passant devant la bouée départ/arrivée entre 0 et 10 secondes.
- P2-** Un bateau changeant de couloir avec moins d'une queue d'eau de distance.
- P3-** Un bateau qui retarde le programme de courses
- P4-** Ne pas avoir passé devant la ligne de départ 1 fois avant le départ officiel.
- P5-** Un bateau poussant un autre vers l'intérieur ou l'extérieur (de 2 couloirs et +).
- P6-** Un bateau qui détruit une bouée sans raison apparente.
- P7-** Un bateau qui rate une bouée sans la reprendre.
- P8-** Un bateau qui est en défaut selon l'article 8.10.
- P9-** Lors du départ, un bateau qui change de plus de 2 corridors vers l'intérieur ou qui change de corridor vers l'extérieur entre la ligne de départ/arrivée et la sortie du tournant no 1.
- P10-** Un bateau qui n'est pas dans son corridor assigné lors du départ
- P11-** Toute situation jugée inacceptable par l'arbitre en chef.

9.2- Un bateau qui se verra décerné deux pénalités (P1 non-inclus) et plus ou qui aura une conduite antisportive, sera automatiquement disqualifié de la course.



9.3- L'arbitre en chef peut renverser la décision d'un autre officiel et a le dernier mot pour décerner les pénalités.

9.4- L'arbitre en chef peut décerner des restrictions selon article 10 à un conducteur qui a 3 pénalités et plus pour la même infraction durant la saison de course (sauf P1).

10.0 LES RESTRICTIONS

Les restrictions sont sous la responsabilité des officiels ACHA. Les conducteurs devront passer leurs restrictions devant la présence des officiels reconnu ACHA seulement et ce au cours d'une même année de compétition.

10.1- Nouveau conducteur :

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

10.2- Conducteur expérimenté mais inactif depuis plus de 2 ans ou un conducteur qui passe à la classe ACHA-GP :

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

10.3- Conducteur expérimenté qui passe à une classe supérieure, conducteur expérimenté avec un bateau neuf ou reconstruit:

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

10.4- L'arbitre en chef se réserve le droit de refuser le passage d'une restriction ou de remettre un conducteur sous restriction s'il juge que la sécurité des participants est menacée. Il peut aussi accélérer le passage d'une restriction.

10.5- Un formulaire devra être rempli et signé par l'arbitre en chef pour approuver la fin des restrictions.

10.6- Aucun changement de classe ne sera autorisé pour accélérer le processus des restrictions.



10.7- Dans une même classe, un coureur sous restriction pourra participer à plus d'un groupe de qualifications pour une même qualification. Seuls les points de sa qualification assignée compteront. La décision finale appartient à l'arbitre en chef.

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

14 ans en 1.5 litres

16 ans en 2.5 litres, 5 litres et Hydro350

21 ans en ACHA-GP et avec un minimum de 50 courses d'expérience

11.0 LES SANCTIONS

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

1^{ère} sanction – perte des points de la fin de semaine

2^e sanction – perte des points de la fin de semaine et 25 points au championnat

3^e sanction – suspension indéterminée (dans l'attente d'une décision rendue par le comité ACHA).

11.2- À défaut de rencontrer certains règlements une sanction sera donnée au bateau comme suit :

1^{ère} sanction – Avertissement écrit

2^e sanction – perte de 20 points au championnat

3^e sanction – suspension indéterminée

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

11.4- Pour toute suspension ou sanction, il y aura une période de probation de 12 mois, pour chaque sanction, à compter de la date de l'infraction. Une lettre sera envoyée à l'individu fautif.



12.0 RÈGLES TECHNIQUES ET INSPECTION

12.1- Les règlements techniques de APBA seront appliqués pour toutes les classes « *inboard* », à l'exception des points suivants.

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

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

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

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

12.1.5 Tout les bateaux devront avoir deux (2) strobes (Marque : Whelen model : VTX609C). Ils devront être positionnés sur le bateau de chaque côté du capot du moteur.

12.1.6 Les bateaux, incluant les projections, devront respecter les dimensions maximum et le poids minimum (avec conducteur) suivants:

A- Classe 1.5 litres			
Longueur :18'2''	Largeur :9'4''	Poids : 850 lbs	
B- Classe 2.5 litres			
Longueur :18'2''	Largeur :9'4''	Poids : 975 lbs	
C- Classe 5 litres et Hydro350			
Longueur :20'5''	Largeur :10'3''	Poids : 1450 lbs	

12.2- Tous les bateaux doivent passer l'inspection de sécurité avant de participer à la fin de semaine de compétition. Un autocollant sera apposé sur le bateau et devra être visible en tout temps. Les bateaux devront être prêts pour l'inspection dès 8 :00hrs le matin de chaque journée de course. À défaut, le pilote sera sanctionné selon l'article 11.2.



12.3- La procédure d'inspection mécanique, phase 1 sera aléatoire à chaque compétition. Un bateau est sujet à cette inspection dès son entrée dans les puits de ravitaillement. Il y aura 2 phases d'inspection.

12.3.1 Phase 1;

- A- Poids et dimension de la coque
- B- Carburateur et/ou sur-compresseur
- C- Essence
- D- Déplacement cubique avec la méthode P&G
- E- Ratio de compression avec la méthode Whistler
- F- Cam lift

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 et/ou d'analyse seraient nécessaires, ACHA se porte 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 course qui assumera les frais.

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

13.0 RÈGLES GÉNÉRALES

13.1- Un code vestimentaire adéquat devra être respecté. Un directeur ACHA ou l'arbitre en chef pourra sanctionner les fautifs. Ce code vestimentaire s'adresse aux membres des équipes participantes à une compétition et aux dirigeants et officiels. Sont obligatoires pour les détenteurs de Hot Pit : Souliers fermés ou sandales avec support à la cheville / Chandail avec manches / Pantalon ou Bermuda. Des vêtements aux couleurs d'équipe seront exigés pour la saison 2011.

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

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

13.4- Il est obligatoire d'assister à la réunion des pilotes à l'heure annoncée dans la sanction. C'est le devoir de l'arbitre en chef et/ou du directeur des courses de s'assurer que les présences soient prises. Un pilote absent sera sanctionné selon art. 11.2.



13.5- Un bateau doit garder le même numéro pour toute la saison. Le numéro doit être visible et d'une dimension minimum de 12 pouces de hauteur par 2 pouces de largeur. Aucun chiffre avec un 0 en avant ne sera accepté. Le numéro 1 est réservé au champion de l'année précédente.

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

13.7- Le casque doit rencontrer les spécifications stipulées par une des agences suivants : Département de Transportation, American National Standards Institute Inc., Snell, ou du type militaire designé pour avion militaire. Les casques militaires (CGF LA100, LH050, LH150, LH250, Gentex HGU84P) et les casques Peltor (Rally Pro; EN ECU 04 ou 05) sont reconnus. Le casque est obligatoire et devra être en bon état. Le pilote doit garder son casque en tout temps même lors d'un remorquage, sinon il sera sanctionné selon art. 11.2.

13.8- Un gilet de sauvetage standard ou une veste de flottaison peut être porté par le pilote, sinon il doit être présent dans le bateau.

13.9- Le test de capsule est obligatoire à tous les 2 ans.

13.10- Un système d'air en permanence, sans intervention humaine, est obligatoire pour toutes embarcations où le pilote est attaché dans un cockpit. **Voir Annexe C**

13.11- Les protêts seront acceptés seulement à la suite d'une inspection ou d'une sanction. Un délai d'une (1) heure après la décision est accordé pour le dépôt du protêt. Un dépôt de 500 \$ devra être remis 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.

13.12- 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 assurer la relève de l'arbitre.

13.13- Si un bateau est détruit ou endommagé, un seul changement d'embarcation est autorisé pour la saison. Dans des circonstances exceptionnelles, le comité ACHA se réserve le droit d'autoriser un second changement.

13.14- Le propriétaire du bateau est responsable du comportement des membres de son équipe et ce de l'ouverture à la fermeture des puits et il est sujet à l'obligation de 11.3.

13.15- Il est strictement défendu de fumer et de consommer des boissons alcoolisées dans les puits durant les heures de compétitions.

13.16- Chaque équipe de courses aura droit à 10 passes HOT PIT (valide pour 12 ans et plus) qui donnent accès aux sites de compétitions Canadien. Les propriétaires devront en faire la demande avant la première course de la saison.



13.17- Tous les participants au championnat des points ACHA devront avoir les logos ACHA apposé sur leur embarcation et être enregistrés auprès des Régates de Valleyfield.

13.18- L'alco-test est sous la responsabilité de l'arbitre en chef et celui-ci peut empêcher un coureur de participer en tous temps lors d'une fin de semaine de courses.

13.19- Tout conducteur devra payer \$100 au comité ACHA pour chaque bouée détruite lors d'une course.

13.20- Tout équipe de courses devra avoir un extincteur de 5 lbs visible et installé à l'avant de la remorque lors d'une compétition

13.21- Un maximum de 4 personnes avec HOT PIT (pilote inclus) par équipe de course seront autorisées sur les quais lors de la mise à l'eau. À défaut, le pilote sera sanctionné selon l'article 11.2

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



ANNEXE A

ACHA - GP Technical Rules

A. Class letter designation shall be “GP”

B. 1- New construction:

This class shall be for hydroplanes only. Minimum length shall be 24' 0" excluding projections not integral parts of hull structure.

Box rule: Maximum length shall be 26' 0" including projections not integral parts of hull structure. Maximum width shall be 12',6". No maximum for tunnel.

2- Hulls:

To be eligible to race you must submit the Hull and Motor Specs to Regates de Valleyfield ACHA-GP.

3- Color schemes and numbers:

For safety reasons it is important to submit your color scheme to ACHA - GP for approval.

Dark colors are not acceptable unless offset by more visible colors.

For example: Navy blue decks with bright yellow cowlings.

Numbers are to be a minimum 15" high and on both sponsons..

C. Propulsion will be by one underwater propeller. Outdrives are not allowed. Said propeller shall have no more than three blades.

1-No forged propellers shall be allowed. ACHA-GP reserves the right to purchase your propeller for \$ 3,000 for inspection purposes.

D. While the most important safety rules are outlined here, **all APBA Inboard safety rules apply to this class unless otherwise specified.**

1- For safety you must have a check valve on your water inlet to prevent water from running out.

E. All current inspection procedures outlined here and in the APBA Inboard racing rules apply. Only ACHA-GP inspectors are authorized to inspect ACHA-GP boats.

F. Two-way radio communications are **mandatory.** Frequency checks shall be reviewed at the drivers' meeting to determine conflicting or overlapping channels between boat camps.

G. All entries must have cockpit construction which complies with inboard racing rules section B., type 4 restraint capsule.



1- For safety, canopy must be painted orange inside.

2- Air: An air system is mandatory. All air delivery systems whether permanent or part time shall carry air in a vessel approved and certified for the delivery of breathing air. Said vessel must meet D.O.T. (Department of Transportation) standards of T.C. (Transportation Canada) standards for such devices. The vessel must also be stamped showing it has been inspected and certified to meet the above D.O.T. and T.C. standards.

- H.** Strobe lights are mandatory and a fine will be imposed if a competing boat does not have one.
- I.** All boats must have an on-board 9 pound minimum manual or automated Fireboy (or approved equal) fire extinguisher securely mounted outside the cockpit area. A minimum of two spray nozzles will be installed in the engine compartment. The activation of the fire system will be either automatic and /or manual with a handle located on the outside Starboard side of the fixed cockpit cowling. The handle will be marked with a red triangle and the word Fire.
- J.** **Please note that this rule is slightly different from the APBA rule.**

1-New constructions:

All rudders must be made of 17-4 with a minimum heat treatment of 38 Rockwell and a maximum of 48 Rc (Rockwell C scale) or equivalent strength. For 4130 and 4140 steels, quench and temper to a hardness of 325 HB (Brinell Hardness)The use of material of equivalent strength is also permitted. It is the responsibility of the builder to obtain certification from the supplier.

2-New constructions:

The pin must be made of 17-4 H900 or higher (the H number). The rudder brackets and quadrants must be made of either 6061 T6 aluminum or 7075 aluminum (7075 is stronger) Materials of equal strength may be used. It is the responsibility of the builder to obtain certification from the supplier.

3-Skid fins are required to be minimum ¾” aluminium # 7075 or heat treated 4140 or 4130 steel. Steel skid fins should be quenched and tempered to a hardness of 325 HB (Brinell Hardness) Brackets as a minimum must be made from # 6061 aluminium, # 7075 is better. Stainless steel # 17-4 and steel # 4130 may also be used.

- K.** Gear boxes are allowed but multiple speed gear boxes are not permitted.
- L.** Minimum hull weight boat only after a race is 2,850 lbs. without the driver and completely drained of water. During the weighing process no one is allowed to touch the boat.



M. Engine:

If it is not written here inform yourself.

1-Total cubic inches shall be 468.

2-Block: Any manufacturer cast iron Block only, short deck 9.800" or Tall deck 10.200". Maximum bore of 4.310 inch. Tolerance + or – 0.005

Crankshaft stroke must be 4.00". Tolerance + or – 0.005 cylinder and lifter bore may be sleeved to meet stock spec. if damaged.

3-Head: a- Purchase **MUST** be done through the Valleyfield Regatta committee.

Michel Poirier 450-371-6144 ext.223. **No alterations permitted except for the addition of Jesel shaft mount rocker systems or similar systems. Only milling the intake rocker studs is permitted for fitting the Jesel system and will be done by Dart, please notify ACHA-GP when ordering heads if you want to use this system.** Heads must have the official ACHA stamp on at all times. The letters <MRV 2007> will be the official stamp of the GP class.

b- DART 355 pro only. CNC production purchased from Regates de Valleyfield. Heads will be bare and have the Regates de Valleyfield logo stamped on them. The stamp **MUST** be visible at all time. Repairs to the head are permitted but they have to be certified and have the new spec sheet from the manufacturer. **No angle milling.** The spec sheet must be presented to the ACHA-GP representative in person at registration of the following race.

Combustion chamber = 119cc + or – 2cc.

c- Valve Springs: Any type and any manufacturer may be used. No titanium or exotic material.

d- Valves-Any manufacturer may be used, no titanium or exotic material. **This specific spec. must be respected. Our reference is Manley, part number 11843-8 (exh.), 11854-8 (int).**

Type	Head Diameter	Steam Diameter	Installed Height	O/A Length	Tip Length	Underhead Angel/Radius	Margin	Seat Width	Top of Head	Wgt/ Grams
exh	1.880	.3415	stock	5.422	.250	10°x 3/8"	.075	.100	6° dish	122
int	2.300	.3415	.250 longer	5.494	.250	12°x 3/8"	.050	.080	7° dish	148

4-Limit cam lift at the valve stem to .680" Method to be used to verify cam lift: **To verify first adjust the rocker so that there is 0 lash then rotate cam until you get max lift.**

5-Crankshaft: not to exceed 4 in stroke. Tolerance + or – 0.005



6-Connecting rods: steel rod, any type or manufacture. Length 6.135 for a 9.800 deck block and 6.535 for a 10.200 deck block. No Aluminum or titanium or exotic material and no hand made rods.

7-Lifter, any manufacture, no hydraulic lifter, no mushroom lifters. **Alterations to the lifter are not allowed.**

8-Rocker, roller rocker may be use, not to exceed 0.680 lift.

9-Piston: Any type or manufacturer. No more than 20cc piston dome. The block may be decked (.010" maximum) (a minimum of 9.790" for a short deck and 10.190" for a tall deck) top of the piston (flat surface) at TDC must have a minimum distance of .060" with gasket. Any piston ring may be used, thickness is 1/16 – 1/16 - 3/16. Thickness of the rings must be uniform in each case.

Method of inspection: Rotate motor to TDC (Top Dead Center) place plastic fluid retainer over piston and seal. With the use of a calibrated burette introduce a liquid into chamber and record the amount of liquid used. The measuring process is accomplished by actually filling the combustion chamber with fluid from a graduated burette. A flat Plexiglas plate is placed over a combustion chamber and fluid is released into the chamber through a hole in the Plexiglas plate. A thin layer of grease seals the plate against leaks to either the cylinder head or cylinder block. When the combustion chamber is completely filled with no air bubbles showing, read the burette and write down the number.

The easiest way to measure piston dome or dish volume is to cc the piston in the cylinder. Seal the rings with grease, accurately place the piston 0.100 inch down in the cylinder and then measure the cc volume by filling up the cylinder. Next, compute the volume of a standard cylinder (bore x bore x height x 0.7854). For example, a 4.00-inch bore and a 0.100-inch height would be: $4 \times 4 \times 0.100 \times 0.7854 = 1.256 \text{ ci} \times 16.387 = 20.59 \text{ cc}$. If you are measuring a piston with a dome, the measured volume will be less than the computed volume with the difference being the effective dome volume.

10-Oil pan: any oil pan may be used.

11-Dry sump: any dry sump may be used.

12-Push rod: any push rod may be used. No titanium, exotic material or handmade rods may be used.

13-Valve spring retainer may be titanium or steel, no exotic material.

14-Timing chain, gear drive may be used.

15-Intake manifold: any manufacturer of cast aluminium may be used. No magnesium or exotic material. No hand made fabricated manifolds.

16-No titanium engine components with the following exceptions: Valve spring retainers.



17. Maximum compression ratio 9, 5:1 static
18. Supercharger must be an 8-71 standard roots type design
 - a. 60-degree helix rotors only.
 - b. Supercharger to be driven at no more than 20% (120%) of crankshaft speed
 - c. No magnesium cases or rotors.
 - d. **Nothing** is permitted between the base of the supercharger and the intake manifold.
EX.: Spacer Plate, Intercooler or Aftercooler, Chiller, etc..
19. No overhead camshafts.
20. Maximum of 2 valves per cylinder.
21. Fuel and air must be metered by a mechanical fuel injection system. No electronic fuel injection systems permitted. All fuel must be injected by hat nozzles using a cast aluminium injector available from a major manufacturer.
22. Fuel will be methanol only.

N. On board computers: The use of on board computers is permitted as a data recovery system and not for making adjustments of any kind during the race.



ANNEXE B

Option 1 : Moteur actuel soit le GM 305 avec ou sans modifications.

- Les seules modifications suivantes sont permises;
- Intake Valves: 1.840" Ferrera # 5161-8
- Intake: Edelbrock # 7101
- Canton Spacer 1.000" # 85-160
- Camshaft: Crane # 113941
- Carburetor: Holley 4brl. 600 CFM # 0-4776C
- Aucune modification au <Cam> n'est permise. Toutes altérations entrainera une disqualification pour l'année.
- Tous les autres règlements techniques restent tel qu'écrit dans les règlements 5L APBA.

Option 2 : Moteur GM Cercle Track 350/350 sans système de dry sump

Le moteur doit être acheté auprès des Régates de Valleyfield et aura un numéro d'enregistrement.

Le moteur est scellé sauf pour les sceaux du cartère à l'huile < pan à l'huile>qui peuvent être enlevés. Aucune autre modification ne sera permise.

Seul les pièces d'origine du moteur sont acceptées à l'exception des pièces suivantes;

- Seau pour cartère à l'huile (Oil Pan)
- Fly Wheel GM #14088765 – 153 dents et sproket pour fly wheel
- Ajout d'une plaque d'ouverture de venturi de 1.305. Cette pièce doit être acheté auprès des Régates de Valleyfield et aura un numéro d'enregistrement.

Option 3 : Moteur GM Cercle Track 350/350 avec système de dry sump

- Pump 3 stage, 1 bracket, Stef"s # 6432
- Poulie d'entraînement de la pompe (Driven/ pump pulley) #op6103-28
- Drive/crankshaft pulley #ber311-ext (modified) or
- GJM102 which would have to be modified the same as the above
- Le système dry sump entraîné par la fly wheel.

Le système dry sump doit être acheté des Régates de Valleyfield exclusivement. Tout autre système ne sera pas permis et entrainera une disqualification selon 11.1.



ANNEXE C

Réglementation du système d'air inboard

- 1- En tout temps l'air est obligatoire pour tous les bateaux en compétition
- 2- Aucun dispositif à intervention humaine n'est accepté
- 3- Le masque du conducteur doit couvrir la bouche et le nez et être conçu pour être étanche à l'eau. Le masque doit être attaché de manière à ne pas être délogé ou déplacé par inadvertance, et doit être porté dès que le moteur est en marche.
- 4- Tous les bateaux avec un système d'air de style à adduction permanent d'air doivent avoir un minimum de 30 pieds cubes d'air et être retenu par deux supports ou pièce moulée au bateau avec sangles d'arrimage.
- 5- Tous les bateaux avec un système d'air de fonctionnement air ambiant (air valve) doivent avoir un minimum de 6 pieds cubes d'air et être retenu par deux supports, soit à cuisse avec bretelles réglables (legs Holster) ou avec une pièce moulée au bateau avec sangles d'arrimage.
- 6- Tous les systèmes d'air, qu'ils soient permanents ou à temps partiel, doivent être approuvés et certifiés. Chaque hydroplane doit rencontrer les standards D.O.T (ministère des Transports) ou T.C. (Transports Canada).
- 7- Sous chaque hydroplane les lettres AIR doivent être marquées ainsi que la lettre (F) pour l'air permanent et (A) pour l'air ambiant. De plus, chaque hydroplane doit avoir une preuve d'inspection du système d'air. Tout les composants du système d'air doivent être conçus pour une utilisation avec de l'air comprimé et pour la pression à laquelle elles sont soumises.
- 8- Les tuyaux d'air doivent être d'une longueur minimale de dix (10) pieds de long, mesuré à partir du centre du volant. Les tuyaux doivent avoir une double protection.
- 9- Deux raccords / mamelons(male) rapides doivent être installés dans l'alimentation en air entre le premier étage et le régulateur de la deuxième étage, située entre dix (10) et quinze (15) pouces du masque du conducteur ou du casque à l'exception du dispositif à la cuisse (legs Holster).
- 10- Les raccords d'accouplement et mamelons à utiliser sont de marque (PARKER) séries 60 en acier inoxydable, le numéro de pièce SH1-62/SH1-63 et en laiton BH1-60/BH1-61 à mécanisme de blocage par bille.
- 11- Toutes les connexions du système d'air doivent se faire par un détaillant reconnu ou SCUBA type haute pression à chaque extrémité ou avec collet Oetiker. Les colliers de serrage ne sont pas autorisés.