

InboardHydroplanes.com

Inboard Hydroplane Racing Guide du spectateur



Prêt, en place, Attendez... Parfois cela peut être la partie la plus dure d'entre tous. Les bateaux et les conducteurs doivent être à l'eau et prêts pour leur course, pour que les spectateurs n'aient pas à attendre trop longtemps. Cependant, le parcours de courses peut devoir être nettoyé de tous débris d'une course précédente. Un jour d'été très chaud et humide, c'est brutal pour les conducteurs. Ils portent un costume de course, le casque, le masque à oxygène et sont enfermés à l'intérieur d'une cabine qui fonctionne comme un four solaire quand ils sont à l'arrêt. Bien sûr à peu près **160 KM-H**, il y a un courant de brise agréable dans la cabine.

Table of Contents

Inboard Hydroplane Racing Guide du spectateur	1
Table of Contents	2
Que devez-vous apportés	3
Equipements Nécessaire	3
Equipements Optionels	4
Comment Regardé	5
Ou s’asseoir	5
Temps Durant une course	5
Le Départ	6
Queues de coq	6
Le Parcours de la Course	6
Accès aux Puits	7
Signalisations des Drapeaux	8
APBA (American Power Boat Association)	8
CBF (Canadian Boating Federation)	9
Code de Conduite	10
Hydroplanes	11
Anatomie	12
Conducteurs	14
Équipements de Sécurité	14
Diversité d’ages dans ce Sport	15
Qualifications des Coureurs *	15
Test de Capsule *	16
Classes d’Hydroplanes	17
Accidents	19
Équipements de Sécurité	19
Types d’Accidents	20
Locations des Courses	21
À propos de	22
Links	23

Que devez-vous apportés



Equipements Nécessaire

Les parapluies; sont probablement le plus important de l'équipement. Vous pouvez l'employer pour vous protéger du soleil, aussi bien que la pluie. Souvent les courses continueront sous la pluie ou une chute de pluie qui passera dans 20 minutes ou à peu près. Ce serait une honte de manquer un jour de grande course, quand cet outil simple peut vous protéger des incon vénients naturels. On permet même les grands parapluies de plage à la plupart des sites de course.

Écran Solaire; Les rayons du soleil destructeur, même les jours nuageux vous toucherons toujours. Rappelez-vous que vous serez sur le bord de l'eau avec le reflet du soleil dans l'eau.

Les glacières; ou un sac à lunch thermos approximativement 6 "x 6" x 12 "pouces. La petite taille est pour qu'il soit facile de le retourner à la voiture si non permis. Quelques sites de course ne permettent pas de glacière du tout, tandis que d'autres permettent les grandes glacières. Il vaut mieux vérifier avec le site de course. Nous voulons en réalité soutenir les vendeurs du site, sans qui nous n'aurions pas une course.

Les chaises pliantes; ceux qui se plient dans un sac sont les meilleures. Ces chaises pliantes ont quatre pattes séparées, qui empêchent le balancement sur la terre inégale. Une chaise avec un parasol inclus est même meilleure, mais vous pouvez employer un parapluie pour la même protection du soleil. D'habitude il y a assez de place dans le sac de votre chaise pour apporter des articles supplémentaires, comme le parapluie, la crème solaire, etc.

Vêtements de surplus; la température peut varier pendant la journée, comme avec une pluie passagère ou un ciel nuageux. C'est mieux si vous avez des vêtements de surplus, pour que les ajustements puissent être faits afin de vous tenir confortables pendant la journée. Si vous vous trouvez dans le besoin d'un vêtement supplémentaire durant la course, il y a d'habitude un vendeur vendant des T-shirts, des sweatshirts, ou des chapeaux. De nouveau, nous voulons soutenir les vendeurs du site.

Equipements Optionels

Chapeaux; si vous n'êtes pas une personne de chapeau, voir la rubrique "Parapluies" ci-dessus. C'est une bonne idée de porter un chapeau pour la protection de soleil générale et un large bord offre la meilleure protection. Bien sûr une fois que vous mettez le chapeau, cela devient un chapeau de jour. C'est parce que vous aurez des cheveux de chapeau (aplatis), quand vous l'enlèverez.

Caméras; Vous voudrez caméra à haute vitesse avec 1/1000 à vitesse d'obturateur et au moins 10X optique zoom, probablement sur un trépied. N'employez pas de zoom digital ou vous êtes sûrs d'être déçu, à moins d'avoir une caméra à action rapide. Les actions capturés sur l'eau sont meilleures si vous suivez un bateau dans le viseur et prendre les photos en déplaçant toujours la caméra. Cela montre le bateau clair et net et un arrière plan agité. D'autres caméras sont bonnes pour des images dans les puits et les gens autour de vous.

Radio Scanners; les équipes de course commencent à employer des radios pour communiquer avec leurs conducteurs sur le parcourt de courses. Vous pourriez être capables de les écouter communiquer entre eux. Si vous voyez quelqu'un en uniforme de course avec un casque à écouteurs et un microphone, ne les distrayez pas durant la course. Cependant, la plupart d'entre eux sont des gens amicaux et seront heureux de vous parler de leurs bateaux.

Jumelles; Ceux-ci ne sont pas nécessaires, mais sont idéal pour regarder la course et les environs.

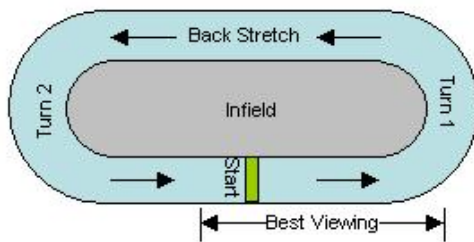
Livres, Magazines, Cartes, Écouteurs; (musique) peuvent vous distraire vous et votre famille entre les événements sur l'eau et peuvent rendre une journée plus agréable pour certains.

Comment Regardé



Où s'asseoir

Une des meilleures parties d'une course est de se détendre dans votre chaise et de regarder la course. Il peut y avoir un certains temps de pause entre les courses, vous pouvez apprécier le grand air ou visiter les gens autour de vous. La meilleure chose à faire pendant ces périodes est la visite des vendeurs sur le site. Ces vendeurs aident à payer pour la course et à tenir votre entrée et le stationnement à des prix bas (d'habitude 5 \$ à 15 \$) ou libres (gratuits) par journée.



La découverte d'une bonne place n'est pas difficile. Cherchez un emplacement le long du côté du départ juste à gauche de la ligne de départ ou l'horloge. N'importe où entre le départ et le premier tournant où toute l'action à lieu est excellente. Remarquez où le soleil est et comment il se déplacera à travers le ciel pendant la journée. Bien qu'un endroit ombragée puisse sembler bonne quand vous arrivez, vous voulez vraiment chercher un endroit ombragée qui pendant l'après-midi vous gardera de la chaleur du jour. Un parapluie peut vous fournir de l'ombre portative quand il n'y a aucun arbre. Prêtez attention à la direction du vent, pour que vous ne soyez pas bloqués d'aucun vent durant une journée chaude d'été.

Temps Durant une course

Il y a un signal de 5 minutes de donner pour avertir les bateaux de quitter les puits. Cela donne le temps au moteur de se réchauffé pour la course. Le conducteur prudent fera un ou deux chronométrages à partir du deuxième tournant jusqu'à la ligne de départ, pendant la période de réchauffement. Juste avant l'avertissement d'une minute, les conducteurs luttent pour avoir le meilleur couloir. Quand le coup du one minute gun est donné, les conducteurs doivent maintenir leur couloir respectif ou la position de départ attribué. À ce point les bateaux doivent être autour de la sortie du tournant un. Plus les bateaux sont éloignés, plus ils doivent ralentir pour empêcher de faire un faux départ soit le dépassement de la ligne de départ avant le départ officiel. L'objet étant d'atteindre la ligne de départ quand l'horloge fait un décompte et arrive à zéro et être à la pleine vitesse pour traverser la ligne de départ. Une fois que la course a commencé, l'horloge comptera plutôt le temps écoulé du départ à la fin de la course.



Le Départ

Le départ d'une course est différent des autres sports. Il est spectaculaire de voir 12 bateaux côte à côte traverser la ligne de départ à pleine vitesse. Les tournants sont marqués avec de grandes bouées orange et la ligne de départ en est marquée avec deux bouées à carreaux blanc et noir. Les conducteurs doivent minutés leur approche afin de traverser la ligne de départ quand l'horloge a fini le décompte et est à zéro. Le couloir ou la position de départ établie doivent être maintenus jusqu'au premier tournant.

Quand les bateaux entreprennent le premier tournant, c'est l'action entre en jeux. Vous voulez vous assurer que vous avez une vue claire du premier tournant.

Queues de coq

Cette longue plume d'eau derrière les bateaux est appelée une queue de coq. Quand les bateaux tournent, le dérapage sur le côté gauche du bateau retranche l'eau et fait apparaître une deuxième queue de coq. Toute cette eau en air fait en sorte qu'il est difficile pour les officiels de voir ce qui se passe dans les tournants.



C'est un facteur important pour un conducteur de changer de couloir. Ils ne doivent pas se croiser dans les couloirs intérieurs, sans être au moins 4 longueurs de bateau ou une queue de coq en avance du bateau qu'ils passent. Quand un conducteur croise une queue de coq, le conducteur est totalement aveuglé par l'eau vaporisé sur la cabine. Cette queue de coq puissante peut causer à un bateau de se lever dans les airs et même de se renverser. Si un conducteur a de la chance de croiser par le côté droit une queue de coq, il y a toujours la possibilité qu'un bateau invisible à la vue du conducteur cause là une collision. Pour ces raisons, un conducteur évitera de croiser une queue de coq, dans la mesure du possible.

Le Parcours de la Course

Comme avec d'autre motorsports, le couloir intérieur est le plus désirable. C'est la distance la plus courte autour du parcours. La longueur de la course est de 5 milles, mais la taille du parcours peut varier.

Course Length	Laps
1 2/3 Mile	3
1 1/2 Mile	4
1 Mile	5

On doit passer toutes les bouées marquant l'intérieur du parcours sur le côté gauche du conducteur. Si pas, le conducteur doit retourner et passer la bouée sur le bon côté. Si un conducteur touche une bouée sans faire de dégâts, il peut continuer. Cependant, si la bouée est déplacé, dégonflée, ou endommagée, le bateau est disqualifié ou pénalisé. Si un conducteur a sauté le départ, il ne le saura pas avant la fin de la course. Il ne recevra pas de drapeau à carreaux après 5 milles et devra faire un tour supplémentaire ou aura une pénalité d'un tour. Pour un conducteur qui fait un record National ou Mondial, la course doit être exactement examinée par les officiels du début à la fin. Si un record est fait, alors le bateau doit subir une inspection officielle.

Accès aux Puits



Les puits sont d'habitude divisés dans une zone restreinte et zone permise. Les puits zone restreinte sont où les grues sont placées et où les bateaux sont soulevés pour être mis à l'eau. Cela peut être une place dangereuse, avec les bateaux étant déplacés au-dessus de votre tête. Non seulement il y a là une chance que la grue pourraient laisser tomber un bateau et même sur vous, il peut aussi y avoir le drainage d'eau chaude hors du moteur pour vous brûler lors du levage. Si vous vous trouvez dans les puits zone restreinte devez être toujours conscients des grues déplaçant des bateaux à tout moment. Pour ces raisons, accès aux puits zone restreinte peut être limité.

Les puits zone permise sont où il y a la plupart des bateaux et où vous pouvez sans risque vous approcher, assez pour prendre de bonnes images. Les propriétaires et l'équipage sont généralement des gens amicaux, quand ils ne sont pas occupés. Ils sont d'habitude heureux de répondre aux questions et si vous pensez que vous pourriez courser, c'est une bonne chance obtenir plus d'informations.

La plupart des courses permettent l'accès aux puits zone permise (ceux loin des grues) pour un petits prix d'entrée, d'habitude autour de 10 \$. Beaucoup permettent l'accès libre au public le jour ou la soirée avant la course. Quelques courses chargent autant que 50 \$, mais il le vaut bien, comme ils incluent l'alimentation, les boissons, une estrade, ou une tente pour vous protéger de la pluie et particulièrement du soleil.



Signalisations des Drapeaux

APBA (American Power Boat Association)

La signalisation des drapeaux sont employés pour désigner le temps spécifique ou donner des instructions aux concurrents. Brièvement, les drapeaux et leurs buts sont comme suit:



Vert Temps entre le signal de cinq minutes et d'une minute; pendant que la course se fait sauf le dernier tour.



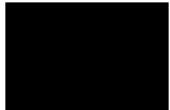
Blanc Temps entre le signal d'un minutes et début; le leader a commencé le derniers tour.



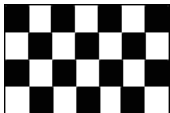
Rouge ARRÊT! ARRÊT! Attendez pour d'autres signaux. On conseille le tire de fusées de signalisation de fumée rouges ou oranges avec les DRAPEAUX ROUGES.



Bleue/Blanc AVERTISSEMENT : des Problèmes sur le parcours, continuez avec prudence



Noir La course est arrêtée, retourner aux puits, rester dans les puits



Damier FIN.

CBF (Canadian Boating Federation)

La signalisation des drapeaux sont employés pour désigner le temps spécifique ou donner des instructions aux concurrents. Brièvement, les drapeaux et leurs buts sont comme suit:



Vert Temps entre le «5 minutes» et le «1 minute» - durant la course.



Blanc Dernière minute avant le départ.
Dernier tour du meneur à la course.



Rouge Course arrêtée. Immobilisation immédiate.



Jaune Problème sur le parcours
« Attention! »



Noir Retour aux puits.



Noir et Croix Jaune Résultats non officiels.



Damier FIN.

Code de Conduite



Par-dessus tout, essayer de connaître les gens assis autour de vous. Cela devient plus facile pour tous d'apprécier l'événement et fournir de la conversation plaisante pendant la journée. Évitez n'importe quel comportement qui deviendrait une irritation pour les gens autour de vous.

Les courses sont à l'atmosphère familiale, amicale et les enfants sont les bienvenues. Ne permettez pas aux enfants de jeter des objets quelconques dans l'eau ce qui pourrait dériver sur le parcours.

La politique suivante a été établie pour fournir une expérience de qualité pour tous les invités.

- Aucun sacre ou utilisation de langue profane.
- Aucun comportement abusif, obscène, ou indécent.
- Aucun lancement d'objet vers ou sur le parcours.
- Aucun comportement déterminé par les officiels de course qui pourrait être offensif à d'autres.

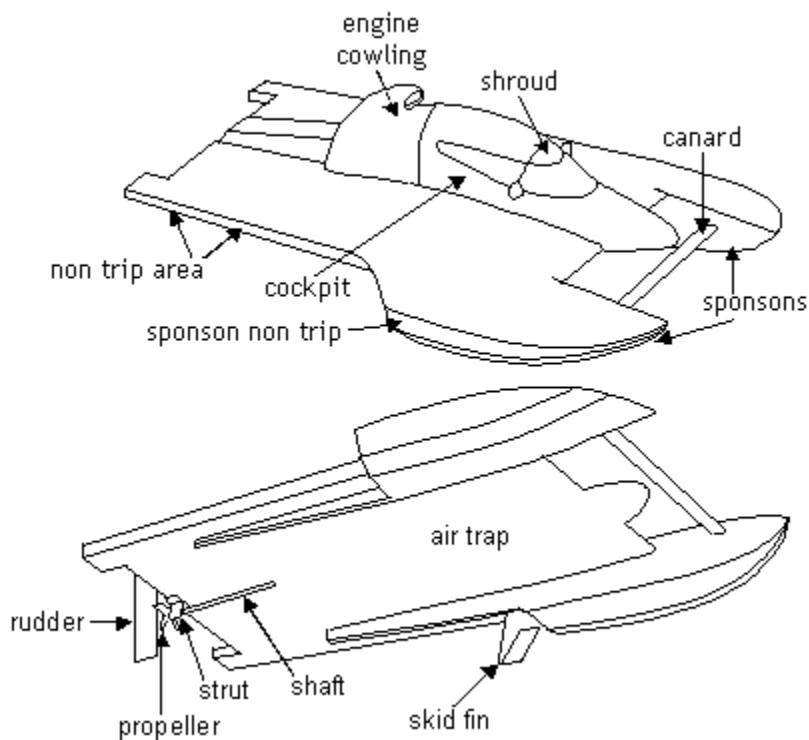
Hydroplanes



Le mot « l'hydroplane » se réfère d'habitude au trois points de suspension du bateau. Le trois points de l'hydroplane ont deux surfaces (sponsons) en avant qui est inférieur à la coque principale et est extérieur de chaque côté. Le troisième point est le propulseur à l'aft de la fin du bateau. L'aérodynamique de l'hydroplane a pour but de forcer un coussin d'air au-dessous du bateau et à la pleine vitesse seulement le devant des sponsons et le propulseur à l'arrière du bateau doivent toucher l'eau. Le concept des trois points de suspension a été développé et breveté par Amo Apel en 1936. L'hydroplane des jours moderne est un raffinement de ce principe de conception. Les hydroplanes exigent que l'eau soit relativement calme pour bien courser et ne sont pas destinés pour des conditions d'eau trop agitée. Les hydroplanes ne se tournent pas facilement parce qu'ils ont peu de coques dans l'eau. Pour éviter un dérapage, un ski fin a été ajouté au côté gauche du sponson.



Anatomie



engine cowling est un couvre moteur fait de fibre de verre de poids léger pour protéger le moteur de l'eau. Souvent vous verrez des bateaux courser sans un couvre moteur. C'est d'habitude parce que le bateau a perdu son couvre moteur dans une course et qui est au fond d'un lac ou de la rivière quelque part ou tout simplement la laisser au puits.

shroud est un couvert sur le dessus du bateau pour qu'il ne puisse pas y avoir de l'eau sur le visage du conducteur. Il n'est pas exigé et quelques conducteurs préfèrent une cabine ouverte.

canard Dans l'aéronautique, le canard est une configuration d'une aile fixé étant à l'avant de l'aile principale, plutôt que derrière comme dans l'avion conventionnel. Les observateurs ont vu les premiers modèles, comme ceux de l'Aviateur Wright, le premier avion mondial et le Santos-Dumont 14-bis, ressembler à un canard volant - de là le nom. Dans un hydroplane, le canard est employé pour définir la hauteur du devant qui vole sur l'eau. C'est d'habitude mis à une position fixée maximale et le conducteur a une pédale de pied pour baisser le devant du bateau. Cela permet à un conducteur avec des réflexes rapides de probablement d'éviter un fly over (voir des [Accidents](#)).

cockpit La cabine est l'intérieur de la capsule de sécurité, où le conducteur contrôle le bateau. Il contient des instruments, une place simple avec 5 point d'attaches (harnais) et facultativement une provision d'air pour le conducteur.

non-trip Le non-trip est le côté du sponson qui permet au bateau de glisser dans les tournants.

sponson La surface de fond du sponsons (pas des pontons) est de chaque côté deux des 3 points dans la conception de suspension. Le propulseur est le troisième.

skid fin Le ski fin ajoute la stabilité dans les droits. Dans les tournants, le ski fin creuse dans l'eau et maintient le contrôle. Ce fin doit manipuler jusqu'à 5 G de force sur la plupart des bateaux. Le plus grand peut éprouver jusqu'à 20 G de force.

- rudder** Le gouvernail est le dispositif de direction principal et est attaché au volant dans la cabine par une série de leviers ou des câbles et des poulies.
- propeller** Un propulseur est une hélice qui transmet la puissance en convertissant le mouvement rotatif dans la poussée pour la propulsion en avant de l'hydroplane. Les propulseurs fortement employés pour les courses sont ceux dont la surface pénètre où seulement le fond de la moitié du diamètre du propulseur est dans l'eau pour les courses.
- strut** La contrefiche est typiquement une attache d'aluminium pour tenir l'arbre dans une position stable fixée à l'intérieur des bearings pour lui permettre de tourner librement.
- shaft** L'arbre est directement connecté au moteur et le propulseur est à l'autre extrémité. Les boîtes de mécanisme sont employées sur certains des plus grands bateaux, mais le plus sont de commande directe. Il n'y a aucun neutre, arrière, ou frein sur un hydroplane. Une des choses les plus dures pour les nouveaux conducteurs est de retourner le bateau dans les puits. S'ils coupent le moteur trop tôt, ils dérivent. S'ils le coupent trop tard, ils risquent d'écraser l'équipage et d'entrer en collision sur le rivage ou le quai.
- air trapu** Air trappe se réfère à l'espace entre le sponsons et le fond du bateau. Une trappe large c'est plus d'air qui est pris au piège et plus haut L'hydroplane vole sur la surface de l'eau. Si la trappe reçoit trop d'air, cela incitera le bateau à être enclin de voler trop haut (voir [Accidents](#)).

Conducteurs



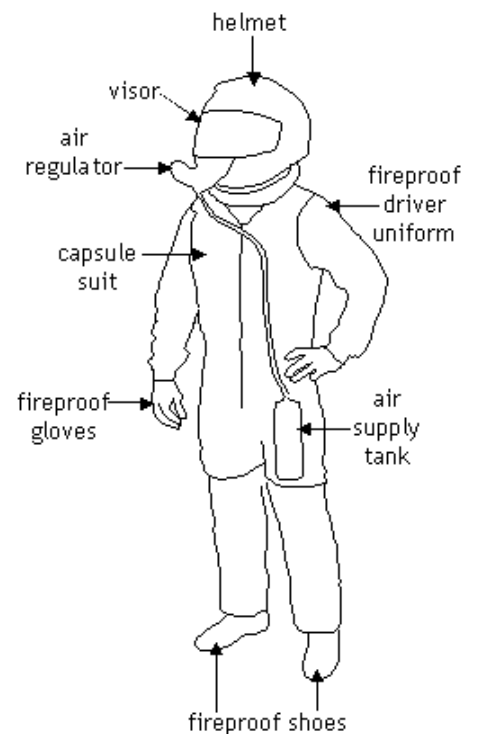
Équipements de Sécurité

Comme exposé dans [Accidents](#), les conducteurs sont protégés dans une capsule protectrice de sécurité faite d'un matériel de composite Kevlar qui est presque impénétrable. Ils portent un casque et un costume fournissant une protection complémentaire au torse. Les conducteurs sont retenus avec 5 points d'attache sécurisés (harnais) comme ceux employés dans d'autres sports.

Bien que non exigés, beaucoup de conducteurs sont équipés d'une provision d'air et respire dans un masque qui est porté tout au long de la course. Dans quelques cas, l'appareil respiratoire est encastré dans le casque. La visière agit comme un masque de plongée. Le casque a une valve qui permet de respirer l'air naturel de la cabine. Quand l'eau pénètre dans la cabine la valve se ferme pour permettre au conducteur de respirer via son réservoir d'air. Dans d'autres cas, ils utilisent un appareil respiratoire avec un masque de respiration séparé comme ceux portés par des pilotes de chasse avec un réservoir d'air encastré dans le bateau.

Les casques peuvent aussi contenir des écouteurs et un microphone pour un système de radio. Les systèmes de radio sont employés par le chef d'équipage pour retransmettre l'information au conducteur, comme quels autres bateaux sont autour de lui, le temps sur l'horloge, lorsque le champ est clair (4 longueurs de bateau) pour dépasser, etc.

Les costumes des coureurs sont faits de Nylon Cordura Balistique. Ils sont capitonnés avec 1/2 « de foam insolite haute densité pour la protection d'impact. Certains ont une poche pour le réservoir d'air et certains ont un coupeur de ceinture dans une poche de la jambe. Chaque uniforme de conducteur sont faits sont dure mesure pour être confortable.



Diversité d'âges dans ce Sport

Quoique l'âge des conducteurs ne soit pas mentionné ici, l'âge des conducteurs varie de 14 à 82 ans. Généralement ils se retrouvent dans ce niveau d'âge et sont un mélange des deux sexes. C'est vraiment un sport qui demeure toujours jeune. Les femmes sont aussi compétitives et professionnelles que les hommes et tiennent beaucoup de titres de championnat. Une des raisons pour tant de concurrence des femmes consiste en ce que de vieux coureurs de bateaux avaient des filles et des petites-filles. Ces femmes ont grandi et ont fait grossir les familles des coureurs. Une telle diversité de professionnels compétitifs prêts à s'aider quand il est nécessaire est rare en effet.



Qualifications des Coureurs *

Les membres de course division Inboard qui ont l'intention de conduire des bateaux de course et les pilotes de courses inboard doit soumettre une déclaration de bonne santé, certifiée ou bien par FAA autorisé ou bien le médecin D.O.T.. L'original ou une photocopie de ce document FAA de Classe 1, II ou III, ou D.O.T. médical, sans renoncations à part des lentilles correctives, doivent être envoyés au quartier général APBA avec la demande d'adhésion. Si des lentilles correctives sont inscrites sur le certificat médical, ils doivent être employés à la compétition.

Les nouveaux conducteurs seront désignés "Rookie non qualifié" avant que toutes les dispositions de ces règles n'aient été rencontrées. Après l'achèvement de ces exigences de qualification, un nouveau conducteur sera désigné "Rookie Qualifié" pour le reste de sa première saison.

On doit donner aux nouveaux conducteurs un examen du suivi des règles, suivi par un compte rendu de l'arbitre ou un Commissaire Inboard. Il devra démontrer, sa connaissance sur la sécurité et les règles de course avant l'approbation pour être reconnue comme coureur.

Les nouveaux conducteurs colleront une bande ou peindront une large croix blanche d'un pouce (1 ») sur leur casque pour la durée d'une année civile. La croix s'étendra du front, sur le casque à l'arrière jante du casque et de l'oreille gauche, sur le casque à l'oreille droit. Les conducteurs débutants avec des cabines renforcées, dont les casques ne sont pas aisément visibles, doivent mettre le « X "sur la cabine près de la tête du conducteur si possible, sans entraver sa vision. Le" X "peut être sur une bande collée ou peinte et doit être au moins 12" de long et 1 » de large des deux côtés de la coque dans une couleur contrastante.

Un nouveau conducteur devra faire quatre courses, commençant à l'arrière des autres en avançant seulement à une position prédéterminée par l'arbitre. Après l'achèvement de la première exigence de 4 courses, un nouveau conducteur complétera quatre courses complémentaires avançant seulement à une position prédéterminée par l'arbitre. Le nouveau conducteur peut seulement commencer dans la position extérieure la plus éloignée pendant ces courses. Pour devenir entièrement qualifié pour courir, le nouveau conducteur doit obtenir des signatures de quatre conducteurs qualifiés dans sa classe et au moins celle d'un arbitre qu'il/elle a vu courir.

Test de Capsule *

Tous les conducteurs de bateaux Inboard avec des capsules sont contraints de suivre le Programme de formation de Capsule exigé avec succès par L'APBA. Les programmes de formation seront approuvés par la Commission Inboard et conduits par L'Équipe de secours Inboard APBA approuvée. Le conducteur fera :

- Démontrer qu'il peut en juste proportion se dégager d'une cellule d'essai, d'une équipe de sécurité sur la terre et sous l'eau.
- Démontrer qu'il peut se dégager de la cabine du bateau qu'il a l'intention de conduire avant n'importe quel événement.
- Achever n'importe quel nouvel essai, incluant un examen de conduire, sous la surveillance de la Commission des Courses Inboard ou leur designer, démontrer qu'il peut participer à un événement sans représenter un risque injustifiable de se placer en position de danger ou les autres.

* Ces sections sont des extraits de [2010 APBA Rules for Inboard Racing](#).

Classes d'Hydroplanes



Lorsque vous regardez un hydroplane et vous demandez dans quelle classe il est, cherchez la Lettre de Classe de la table ci-dessous :

Lettre De Classe	Classe	Type De Moteur	Vitesse Relative	Age Minimum Coureurs	Maximum Par Course	Longueur minimum et Autres Informations	Poids Minimum Avec Coureur
Y	1.0 Liter Modified	Yamaha, Polaris	105 MPH	16	12	13'6" Min. Length	750 lbs
						17'6" Max. length	
						9'6" Max. Width	
T	1.5 Liter Stock	Toyota	95 MPH	14	12	13'6" Min. Length	750 lbs
						Max. Length 16'6"	
						Max. Width 8'10"	
S	2.5 Liter Stock	Ford	100 MPH	16	12	13'6" Min. Length	975 lbs
A	2.5 Liter Modified	BMW, Ford Chevy, Esslinger	125 MPH	16	10	16' / 155.5 Engine	1225 lbs
						16' / 166.0 Engine	1325 lbs
E	5.0 Liter Stock	Chevy	115 MPH	16	10	16' Min. Length	1450 lbs
NM	National Modified (6.0 Liter Modified)	Chevy	140 MPH	16	8	17' / 155 Engine	1225 lbs
						17' / 166 Engine	1325 lbs
						17' / 246 Engine	1350 lbs

Lettre De Classe	Classe	Type De Moteur	Vitesse Relative	Age Minimum Coureurs	Maximum Par Course	Longueur minimum et Autres Informations	Poids Minimum Avec Coureur
						19' / 308 Engine	1900 lbs
						19' / 368 Engine	
						18' / Built prior to 10/30/87	1600 lbs
GNH	Grand National Hydro (7.0 Liter Modified)	Chevy	150 MPH	21	8	20' Min. Length	2000 lbs
						20' / Built after 11/1/97	2200 lbs
GP	Grand Prix	Chevy	160 MPH	18	8	26' Min. Length	2700 lbs
UL	Unlimited Light	Chevy	160 MPH	18	8	20' / 468 Engine	2000 lbs
						20' / 468 / 511 Engine	2500 lbs
						20' / 468 Supercharged	2700 lbs
G	North American Challenge Cup Series	Chevy, Dodge	170 MPH	18	8	26' Min. Length 28' Max. Length	3,600 lbs / 575 Engine 2,800 lbs / 468 Engine

* La vitesse relative est seulement une approximation de la vitesse réelle pour illustrer les différences entre les classes. La vitesse estimée est basée sur un circuit (1 mille). Sur un long circuit de courses (1 mille de 2/3), les vitesses réelles seront 10 à 20 KM-H plus rapides que ceux montrés.

Accidents



Équipements de Sécurité

Les hydroplanes Inboard ont subi une transformation depuis l'introduction de la capsule de sécurité il y a environ 15 ans. Avant cela, les conducteurs ont porté un gilet de sauvetage et un casque. Les conducteurs ne portaient pas de ceintures de sécurité ou d'autres contraintes, donc ils étaient souvent expulsés du bateau et se retrouvaient dans l'eau quand les choses tournaient mal. Quelques bateaux ont été équipés de corde attachée entre le conducteur et le commutateur ainsi le moteur s'arrêtait lorsque le conducteur était jeté hors du bateau.

Actuellement, les conducteurs sont dans une capsule protectrice de sécurité faite d'un matériel Kevlar de composite qui est presque impénétrable. Ils portent un casque et un costume fournissant la protection complémentaire au torse. Les conducteurs sont retenus avec la 5 attaches de sécurité comme ceux employés dans d'autres sports de course.

Bien que non exigés, beaucoup de bateaux sont équipés d'un équipement de sécurité complémentaire :

- Linceul ou auvent couvrant la cabine
- Système d'air et un masque qui est porté au cours de la course
- Systèmes de radio de Cabine

Ces changements ont fait une différence énorme en termes de réduire des blessures et éliminer presque des accidents. Le sport a changé tant que beaucoup que ceux qui se sont retirés avant ces améliorations retournent au sport. Beaucoup des conducteurs sont aujourd'hui les enfants et les petits-enfants de ceux qui sont revenus après les améliorations énormes de la sécurité d'hydroplane inboard.

Chaque fois qu'il y a un conducteur qui est dans l'eau ou autrement dans l'ennui, le personnel de secours est bien formé pour les secourir. Ils sont très efficaces et sont au secours du conducteur dans littéralement quelques secondes. Il y a des équipes de secours stratégiquement placées sur le parcours et les bateaux sont toujours sur le parcours.



As bad as this looks, both drivers survived to race another day. However, they did have a bad day.

Types d'Accidents

Collision

C'est exactement comme le mot dit. Cela peut arriver quand deux bateaux essayent d'occuper le même couloir et il se rentre l'un dans l'autre. Cela peut aussi arriver quand un bateau tourne sur lui-même et un autre bateau entrent en collision avec.

Spinout

C'est quand les bateaux entrent dans le tournant et font un dérapage et que le gouvernail perd son emprise ou la torsion de l'appui vertical cause que le bateau entre dans un tournoiement plat. Parfois le bateau peut déraeper dans le couloir d'un autre bateau arrivant dans l'intérieur.

Flip

C'est de nouveau dans un tournant, quand le côté droit du devant du sponson entre dans l'eau et que le bateau fait un tonneau et termine à l'envers. Le conducteur doit se libérer de ses attaches et de la cabine pour nager à la surface.

Fly Over

Cela arrive d'habitude à la fin d'un droit où la vitesse maximale est atteinte. Dans ce cas le bateau prend trop d'air en dessous, cela le fait, aéroporté dans une boucle à l'envers. Il peut aussi arriver lorsqu'un bateau suit une queue de coq, et qu'il soulève le devant il va de nouveau être aéroporté. Quelques fois le bateau touche le côté dans l'eau. Si le bateau touche le côté dans l'eau, il se pose d'habitude très durement dans l'eau et fournit une secousse énorme au conducteur.

Locations des Courses



À propos de



Quelques amis avaient des difficultés de comprendre l'excitement des courses d'hydroplane inboard. Ils ont trouvé difficile d'obtenir des informations sur et quand les courses ont été tenues. Il y avait très peu de médiatisations sur les courses. Il n'y avait pas aussi beaucoup d'informations sur les règles et la voie générale de conduites que sont les courses. Même s'ils pouvaient trouver et suivre une course, et de comprendre ce qui arrivait a été difficile. Bien que les annonceurs expliquent certaines de ces choses, avec le bruit des moteurs et la distance des speakers il était impossible de comprendre quelque chose de ce qu'ils voyaient et entendaient. De leur perspective, les bateaux sortent des puits et courses autour du parcours pour peu de temps". Quelque part au milieu de cette course qui a commencé, alors ils ont fait plusieurs tours à pleine vitesse. La course finissait et ce n'était pas évident pour eux quand ou qui a gagné. Les programmes distribués des courses n'ont pas aidé à cet égard et dans des nombreux cas n'ont même pas inscrit les concurrents. C'est la raison pourquoi ce site Web a été créé, enlever quelque chose du mystère et purifier ce brouillard.




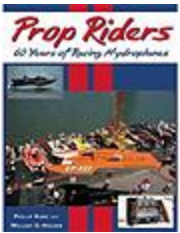

C'est le but de ce site pour donner de l'information aux spectateurs qu'ils peuvent trouver, suivre et aimer le plus passionnant des sports nautiques en informant des spectateurs sur :

- Comment les courses fonctionnent
- Comment en apprécier le plus de cet événement
- Apprendre plus sur ce sport




Il y a beaucoup d'autres sites Web qui postent des images et des vidéos, fournissent des nouvelles, ou publient des résultats. Ce site Web n'est pas destiné pour remplacer ou faire un double de ceux-ci, compléter plutôt et simplement l'information disponible ailleurs. Si vous avez des commentaires ou suggestions, n'hésitez pas à entrer en contact avec « Driver » de ce site Web en les envoyant à Driver@InboardHydroplanes.com.

Links












Race Associations		
	APBA (American Power Boat Association)	Primary organization that sanctions the races including inboard hydroplanes in the United States. Select Events to see the Race Schedule .
	IPC (Inboard Powerboat Circuit)	Also an APBA site specific to inboard hydroplanes. This is a good place to start if you would like to participate.
	ULHRA (Unlimited Light Hydroplane Racing Association)	The Unlimited Lights class, formed in 1995, grew out of a select group of Grand National Hydros that thrilled crowds in a series of exhibition races run with the Unlimited Hydroplanes in 1994.
	CBF (Canadian Boating Federation)	Primary organization that sanctions the races including inboard hydroplanes in Canada.
	<ul style="list-style-type: none"> 2011 MACH Series Standing 2011 Results - Geneva, NY 2011 Results - Celina, OH 2011 Results - Waterford, MI 2011 Results - Walled Lake, MI 	<ul style="list-style-type: none"> 2011 MACH Series Team List 2011 MACH Series News 2011 MACH Series Information 2010 MACH Series Team List 2010 MACH Series Results
	APBA Region 4	A very active site with results, race site information, and other information regarding activities in APBA Region 4.
Race Information		
	Roostertails	A good place to find images, news, classifieds, etc. This web site seems to be updated frequently well maintained.
	Hydroplane Quebec	A Canadian site with a great listing of North American Teams, when you select Teams and then the class of interest.







	<u>Northwest Hydroplanes</u>	Hydroplane Racing in the Pacific Northwest.
	<u>Grand Prix Hydroplanes</u>	Fabulous images and videos of the Grand Prix class hydroplanes.
	<u>Phil Kunz Photography</u>	Excellent source of images, especially if you have a historical interest. A special thanks to Phil for providing many of the images shown.
	<u>Prop Riders: 60 Years of Racing Hydroplanes</u> (Paperback) by <u>Phillip Kunz</u> (Author), <u>William G. Holder</u> (Author)	The definitive source on the sport of inboard hydroplane racing. Not only does it give relevant historical information, but it explains the motorsport rules, strategies, boat designs, engine technologies, and other useful information. This is the primary reference for this web site. One of the authors, Phil Kunz, is at the races more often than not. He usually carries a couple of books in his trunk and will sell you an autographed copy if you ask him.
	<u>Marine Services Unlimited</u>	One of the best resources for minor repairs, full restoration, and custom design boat building. These folks have a legendary reputation for quality and craftsmanship.

Race Clubs

	<u>TIRA</u> (Tacoma Inboard Racing Association)	Tacoma, Washington club.
	<u>SIRA</u> (Seattle Inboard Racing Association)	Seattle, Washington club.
	<u>Seattle Drag & Ski Sprint Boat Association</u>	Seattle, Washington club.

	<p><u>Marine Prop Riders</u></p>	<p>Detroit, Michigan club with technical and other information.</p>
	<p><u>NFBRA</u> (Niagara Frontier Boat Racing Association)</p>	<p>Buffalo, New York club with a nice collection of boats and images.</p>
	<p><u>ISHRC</u> (Inland States Hydroplane Racing Club)</p>	<p>New Region 7 APBA Club web site is coming soon at this location.</p>
	<p><u>Grand Prix West Hydroplane Association</u></p>	<p>A Club in the American Power Boat Association focused on the Grand Prix Class (GP).</p>
	<p><u>New England Inboard Racing and Vintage</u></p>	<p>Webster, Massachusetts Club</p>
<h2>Race Sites</h2>		
	<p><u>River City Racen'</u></p>	<p>Chamberlain, South Dakota</p>
	<p><u>Stuart Sailfish Regatta</u></p>	<p>Lake Hollingsworth, Lakeland, Florida</p>
	<p><u>HydroBowl on Seneca Lake</u></p>	<p>Seneca Lake, Geneva, New York</p>

	<u>Celina Governor's Cup Regatta</u>	Celina, Ohio
	<u>Kent Narrows Racing Association</u>	Kent Narrows, Maryland
	<u>Thunder on the Niagara</u>	Niagara River, Tonawanda, New York
	<u>Power In The Park</u>	Portsmouth, Virginia
	<u>IHBA Lakefest</u>	Firebird International Raceway, Phoenix, Arizona (UL Race)
	<u>Quake on the Lake</u>	Pontiac Lake, Waterford, Michigan
	<u>Walled Lake Thunder</u>	Walled Lake, Michigan
	<u>Papa's Casino presents Moses lake Regatta</u>	Connelly Park, Moses Lake, Washington
	<u>Thunder in the Hills</u>	Rocky Fork, Ohio
	<u>Lake Hopatcong</u>	Lake Hopatcong, New Jersey
	<u>Tastin' n Racin'</u>	Lake Sammamish, Issaquah, Washington

	<u>Régates de Valleyfield</u>	Salaberry de Valleyfield, Quebec, Canada
	<u>Wildwood Hydrofest</u>	Sunset Lake, Wildwood, New Jersey
	<u>Ragin' on the River</u>	Port Deposit, Maryland
	<u>Carolina Club Regatta</u>	Elizabeth City, North Carolina
	<u>Clarksville Hydroplane Challenge</u>	Clarksville, Virginia
	<u>Régates internationales de Venise-en-Québec</u>	Venise-En-Quebec, Quebec, Canada
	<u>Hampton Cup Regatta</u>	Hampton, Virginia
	<u>Régates de St-Félicien</u>	St-Félicien, Quebec, Canada