



SYNTHESE de L'ARBITRAGE BLOKART

25 octobre 2020

Modification de l'article 4 et ajout de l'article 14

Sommaire

1) Abréviations.....	Page 2
2) Motifs de ce document	
3) Les chars.....	
4) Catégories de pilotes.....	Page 4
5) Format de course.....	Page 5
6) Circuit	
7) Départ	
8) Arrivée	
9) Règles de roulage.....	Page 6
10) Règles spécifiques aux BK	
11) Sanctions.....	Page 7
12) Réclamations et recours.....	Page 8
13) Classement	
14) Séparation de la flotte.....	Page 9

1 - Abréviations :

- IBRA :International Blokart Racing Association
- BTF: Blokart Team France <http://www.blokart-teamfrance.com/>
- EBA : Européan Blokart Association
- BIL : Blokart International Ltd (soit le fabricant Blokart)

DNS	Did not start	Ne s'est pas présenté au départ
DNF	Did not finish	Manche non terminée ou sans avoir passé toutes les marques de parcours
OCS	On course side	Positionné du mauvais côté de la ligne de départ
RAF	Retired after finishing	A déclaré forfait à l'issue de la manche
DSQ		Disqualification (autre que DGM)
DGM		Disqualification pour manquement grave
RDG	Redress given	Rectification accordée

2 - Motifs de ce document :

- Suite à un accord entre la FFCV et le BTF, il a été convenu qu'à partir du 01 juillet 2019 les Grands Prix et courses de ligue, en France, seront arbitrés avec les règles de roulage BLOKART (éditées par l'IBRA) et afin de permettre aux pilotes représentant la France d'être habitués à ces règles internationales.

- Ce guide a pour but de simplifier les interventions des arbitres de la FFCV, en identifiant certaines règles particulières.

-La réglementation IBRA complète est disponible sur les sites de l'EBAet du BTF <http://www.blokart-teamfrance.com/> .

3 - Les Chars :

- Les BLOKARTS sont des chars classiques mais avec une direction à la main, à l'aide d'un guidon.

- Les BLOKARTS sont de chars monotypes fabriqués uniquement par le BIL.

- Il existe deux classes de BLOKART :



PERFORMANCE

PRODUCTION

- ★ Le PRODUCTION qui est le BLOKART type (qui sort de sa housse de transport)

- ★ Le PERFORMANCE qui est un PRODUCTION pouvant avoir les modifications principales suivantes (les pièces devant provenir de la BIL) :
 - Ajout d'un POD (carénage souple sur l'avant du char)
 - Un mât en carbone
 - Une tête de mât pivotante
 - Une fourche grand modèle pour permettre l'utilisation d'une roue de même diamètre à l'avant qu'à l'arrière
 - Un taquet coinçeur pour l'écoute de voile

Pour les deux classes, le numéro de char est obligatoirement sur une plaque fixée à la « poulie whip » située derrière le char, et si possible dans la voile, et ils ont droit à 4 voiles (2, 3, 4 et 5.5 m²).

4 - Catégories de pilotes :

Chacune des classes peut être subdivisée, les catégories étant déterminées par le poids des concurrents comme suit :

- Poids légers (light) : - de 70 kgs
- Poids moyens (middle): de 70 à 82.5 kgs
- Poids lourds (heavy): de 82.5 à 95 kgs
- Poids super lourds (super heavy) : + de 95 kgs

A partir du 1er juillet 2019 il y aura 4 Classes pour le Championnat de France: PEL, PEM, PEH/S, PROD.

Les pilotes seront pesés vêtus au minimum d'un tee-shirt et d'un short, et au maximum d'une chemise à manches longues et d'un pantalon, sans chaussures, ni casque, ni gants ou vêtement de pluie.

La classe Blokart est ouverte à tous, quel que soit l'âge, le sexe et le handicap, à partir du moment où le pilote n'est pas dangereux (ni pour lui-même, ni pour les autres).

La catégorie de poids pour la saison sera déterminée par la pesée des pilotes au premier GP de la saison.

- Pesée des pilotes

Avant chaque course de la saison

- Pénalité pour changement de catégorie de poids

Pas de changement de groupe possible pendant la saison.

Si un pilote, au cours de la saison est pesé sous sa catégorie de poids, il se verra infliger une pénalité de 5 kg de lest pour le restant de la saison, il reste dans sa catégorie initiale.

Si un pilote au cours de la saison est pesé au-dessus de sa catégorie de poids, il reste dans sa catégorie initiale.

5 - Format de course :

Les manches se font en départ lancé, avec une préparation de deux minutes. Durée des manches 2+8 min ou 2+10 min (2+10 étant le cas le plus fréquent).

6 - Circuit :

Circuit court (vu le temps de manche) et variant régulièrement suivant les possibilités de terrain et les conditions météo.

Le circuit est constitué de deux, trois ou 4 bouées en V ou en L, ou par une ligne infranchissable et de passages obligatoires (drapeau, portes etc...), pas de zone orange.

Pour le départ une box peut être mise en place.

7 - Départ :

Les pilotes se présentent au briefing dans leur char (le BLOKART a été prévu pour des personnes en situation de handicap).

En général pour les GP le BTF se déplace avec la « machine à pouets ». C'est une machine équipée de feux et d'une sirène qui permet de faire le décompte visuel et sonore. (Feu rouge et feu orange +1bip à 2 min – Feu orange +1bip à 1 min – puis toutes les 10 sec, puis bip toutes les secondes – Feu vert +bip long à 0 sec), sinon, avec drapeau et avertisseur sonore comme pour les départs lancés en précisant bien la procédure utilisée ainsi que la couleur du drapeau.

La règle des 4 m/s n'existe pas, seul le comité d'arbitrage décide si les conditions sont requises pour un roulage correct.

8 - Arrivée :

Le drapeau à damiers est levé au bout de 2+8 min ou 2+10 min, sans attendre le passage du premier de la manche.

9 - Règles de roulage :

- Priorités :
 - En international, les règles de priorité sont celles de la voile (tribord, portant etc...) dans les pays « USA » « NZ » « AUS »

 - En Europe et en France, la règle fondamentale n°1 (E1 règle IBRA) est supprimée et remplacée par la priorité à droite.

- Quelques précisions :
 - Il est précisé dans le règlement IBRA qu'un pilote qui ne peut éviter une marque de parcours pour s'écarter d'un BLOKART non prioritaire, ne sera pas pénalisé.
 - Si un BLOKART touche une marque de fin de parcours après que la fin de la course ait été signalée, il peut faire un tour complet pour s'exonérer de toute pénalité.

10 - Quelques règles spécifiques aux BLOKART :

- Le pilote doit être sanglé dans son char.
- Le char est mu par la voile ou par le concurrent tournant les roues avec les mains (le concurrent ne peut toucher le sol avec aucune partie de son corps pour faire avancer le BLOKART). Sauf pour les personnes de petite taille où il est possible de poser les mains au sol.

- Le pilote ne peut pas sortir de son char sauf pour les raisons suivantes :
 - Renversement du char
 - Porter secours à un autre concurrent
 - Pour effectuer une réparation
 - En cas d'immobilisation totale (bâche d'eau, vase, banc de mou, etc...)

Dans tous les cas susnommés, les pilotes n'ont le droit à aucune assistance (sauf pour les personnes en situation de handicap qui peuvent même être aidées par le corps arbitral), et s'ils reprennent la course, ils doivent reprendre le circuit au plus près de l'incident en se re-sanglant dans le char, sans le pousser ni être poussé.

11 - Sanctions :

- Le non-respect des règles de bonne conduite et de sportivité (fair play) est sanctionné d'une « disqualification grave » (**DGM**) le cas échéant ce comportement peut être remonté à la FFCV ou à l'IBRA.
- En cas de départ anticipé le pilote est considéré « hors course » tant qu'il n'a pas franchi la ligne de départ correctement. (**DNS**)
- Si la ligne de départ est hors-circuit, il faut qu'il aille la chercher et la franchir dans le bon sens pour être remis en course (il ne peut être pointé que s'il a correctement franchi la ligne)
- Si la ligne de départ est un passage obligatoire du circuit à chaque tour, le pilote sera pointé quand il l'aura franchi correctement.
- Un pilote qui ne respecte pas le circuit est considéré comme « n'ayant pas fini la manche » (**DNF**)
- Un pilote est disqualifié dans les cas suivants :
 - ★ Char hors jauge
 - ★ Assistance extérieure hors cas cités dans les règles
 - ★ Non-respect des règles de sécurité, non-port d'un casque, pilote non sanglé dans son char, non-port de chaussures fermées (quelle que soit la météo). Il est fortement conseillé de porter des gants et une protection oculaire (lunettes, masque ou visière)
 - ★ Le pilote fait rouler son char autrement qu'avec la voile ou qu'en faisant tourner ses roues avec les mains (aucune partie du corps ne doit toucher le sol)
 - ★ Char non mis en sécurité quand il ne roule pas (ex : couché sur le côté)
- Dans tous les autres cas un concurrent peut s'exonérer de l'infraction en faisant un 360° dès que possible en face d'un commissaire de course ou d'un arbitre (à présenter au briefing) et ceci avant l'arrivée, s'il ne le fait pas il est disqualifié (**DSQ**). Ex : Renversement d'une marque de parcours

12 - Réclamations et recours :

- Un concurrent qui veut réclamer contre un autre pilote doit lui indiquer au moment de l'incident en lui criant « réclamation » si possible, pour permettre au concurrent visé de réparer (360°)
- Un concurrent qui réclame doit remplir, signer et rendre au jury le formulaire de réclamation au plus tard 1 heure après la fin de la manche concernée.
- Une provision financière peut être prise en cas de réclamation et restituée comme en FISLY.
- Une requête en rectification peut être faite sur le formulaire correspondant dans l'heure qui suit la manche concernée ou trente minutes après la publication des résultats.
- Les démarches du jury (convocations, délibérations, etc...) sont identiques à celles de la FISLY.

13 - Classement :

Ordre d'arrivée	Points
Premier	1
Deuxième	2
Troisième	3
Quatrième	4
Cinquième	5
Et ainsi de suite	Ajouter 1 point

Pour un classement sur une compétition, les pilotes déclarés **DNS, OCS, DNF, RAF, DSQ, DGM** marquent le nombre de participants (de leur catégorie) + 1 point.

Pour un classement qui se déroule sur plusieurs compétitions :

- Les pilotes déclarés **DNF, OCS, RAF**, marquent le nombre de participants du jour dans leur catégorie + 1 point.
- Les pilotes déclarés **DNS, DSQ, DGM** marquent le nombre de participants de toutes les épreuves de leur catégorie + 1 point.

La plus mauvaise manche saute après 4 manches puis après toutes les 6

manches.

Dans le cas d'un pilote qui porte assistance à un autre pilote en détresse, le comité d'arbitrage peut le reclasser.

En cas d'égalité, on prend en compte le nombre de 1ères places, puis de 2èmes et ainsi de suite. S'il subsiste une égalité, les pilotes ex-aequo seront classés dans l'ordre de la dernière manche (si cela ne suffit pas, on prend l'avant-dernière manche et ainsi de suite). Les manches neutralisées sont prises en considération dans ce départage.

14 – Séparation de la flotte

Seule la direction de course (Directeur de course et Président de jury) peut séparer la flotte en deux voire plus en fonction de nombre de pilotes, du terrain et des conditions météo, tout en respectant les catégories de char et de poids.

Il faut au moment du briefing prévoir une couleur de drapeau pour arrêter une catégorie quand deux catégories roulent ensemble (ex : Light, Heavy et Super Heavy) en cas de chute de vent.

- Le drapeau jaune veut dire arrêt de la course et annulation de la manche.
- Le drapeau rouge veut dire arrêt immédiat des pilotes avec mise en sécurité des chars et donc annulation de la manche.
- Le drapeau vert annonce le dernier tour (réduction de course)
- Le drapeau jaune et bleu veut dire arrêt immédiat du pilote.
- Le drapeau à damiers signale l'arrivée.

Il faut donc déterminer au briefing une autre couleur.