



**International blokart® Racing
Association**

IBRA rule book

Règles

Edition 5—Published July 2015

Préface à l'édition n°5

L'édition n° 5 daté de Juillet 2015 est en vigueur depuis le 1er janvier 2016 jusqu'en Décembre 2017, après quoi une nouvelle édition des règles pourra être publiée, ou celle-ci prorogée.

Les principales modifications sont les suivantes :

- **Ajout d'une section "Définitions"** : lorsqu'un terme est défini dans cette section, on le retrouve en *italique* dans les règles.
- **Les éléments Standarts Blokart tels que poulies et coinceurs peuvent maintenant être remplacés par des pièces d'un fournisseur local autre que blokart.** L'élément doit être de même taille et qualité.
- **Les interprétations 001 à 004 des règles IBRA sont maintenant intégrées aux règles.**
- **Les modifications des raidisseurs de coté et leur fixation au châssis pour modifier l'inclinaison du mat sont interdites.**
- **L'utilisation de bande adhésive** est étendue pour permettre :
 - Un entourage souple pour **empêcher le crochet du hale-bas de tomber,**
 - Un entourage souple pour **maintenir le clip de la ceinture de sécurité,**
 - La mise en place d'une **protection des sections de mats** pour en empêcher une rupture (100mm maxi)
- **Des anneaux plastiques sont autorisés** dans les deux classes pour le passage de l'écoute au bas de la voile.
- **Les lattes peuvent être modifiées (réduction de l'épaisseur)** dans les deux classes.
- Les mini lattes sont limités à deux entre les lattes principales, y compris les mini lattes Blokart.
- Les dimensions des pneus sont maintenant définies par la tolérance sur le diamètre total de

la roue.

- Une **double poulie peut être maintenant utilisée pour le hale bas en Production** au point d'attache au lieu de passer dans l'anneau du mat.
- Les **hale bas ne peuvent être attaché qu'à l'anneau de la voile.**
- Les équipements de sécurité ont été explicités.
- Les règles de priorité ont été mise à jour et ordonnées pour les rendre plus facile à assimiler. Les nouveaux compétiteurs peuvent apprendre ces règles dans l'ordre des sections et peuvent courir en sécurité après avoir appris les règles de la première section, puis devenir plus calés en assimilant les sections suivantes.
- Les règles de priorité fondamentales ont été mise à jour avec des termes courants pour aider à les assimiler.
- Les règles de passage de bouées et d'*obstacles* ont été mises à jour pour en simplifier l'interprétation et les rendre plus sécurisantes.
- Les règles de départ ont été mises à jour.
- La clause de pénalité a été mise à jour avec pour idée de base que la pénalité soit une disqualification, mais qu'un *concurrent* puisse en être exonéré en réalisant un tour complet à 360
- La procédure de réclamation a été mise à jour avec ajout en annexe d'un imprimé de réclamation.
- Le système standart de points a été ajouté.
- Les disqualifications sont portées à la feuille de score pour encourager les *pilotes* à assumer leurs responsabilités. Les *concurrents* peuvent renoncer pendant la procédure d'arbitrage.
- Les catégories de poids par défaut ont été ajoutées à la Partie A.
- Pour la **vérification du poids** ainsi définie en partie A , les *concurrents* ne doivent **pas porter**

de chaussures , et **1,5 kg sont ajoutés d'office** pour tenir compte des chaussures et équipements de sécurité, le principe étant d'éviter qu'un *concurrent* se pèse en portant des chaussures plus légères ou plus lourdes pour changer de catégorie et qu'il courre ensuite avec des équipements de poids différents.

Notes :

- 1 .Cette liste n'est pas exhaustive, il est de la responsabilité du *concurrent* de s'assurer qu'il a lu et compris les règles contenues dans la présente édition .
2. Notez que les **mats en carbone restent interdits en Production.**



Index

Edition 5 preface2

Index4

Part A – One design class intention5

Part B – blokart Equipment rules6

 B.1 blokart Equipment rule philosophy6

 B.2 General6

 B.3 blokart chassis7

 B.4 Standing rigging8

 B.5 Sails8

 B.6 Wheels, axles, and bearings9

 B.7 Running rigging10

 B.8 Additional equipment11

 B.9 Disabled competitors11

Part C – Competitor safety equipment rules12

Part D – Scrutineering13

Part E – Sailing rules14

 Section 1 Basic right of way rules14

 Section 2 Limitations on changing direction15

 Section 3 At marks and obstructions16

 Section 4 Other sailing rules17

 Section 5 Race procedures18

Part F – Penalties19

Part G – Protests and redress20

Part H—Scoring22

Appendix A—Definitions24



Partie A - MONOTYPIE

A1 Ce guide a pour objet de fournir aux *concurrents* en Blokart une base commune aux clubs affiliés sous l'égide de laquelle seront disputés les courses tant au niveau local que national ou international.

A2 Des compléments aux règles pourront être apportés pour accompagner des situations spéciales dans un « *avis de course* » ou des « *Instructions de course* ». L'*avis de course* devra être publié au moins 4 semaines avant la compétition.

A3 L'intention de l'IBRA (International Blokart Racing Association) est de fournir un cadre de compétition à ses membres à travers des règles de **monotypie, Production et Performance**.

A4 Chacune des *classes* peut être subdivisée, les catégories étant déterminées par le poids des *concurrents* comme il suit :

- **Poids légers : concurrents de moins de 70 Kgs**
- **Poids moyens : concurrents de 70kgs à 82.5 kgs**
- **Poids lourds : concurrents de 82.5 à 95 kgs**
- **Poids super : concurrents au dessus de 95 kgs**

Les *Instructions de course* pourront modifier ces catégories ;

D'autres catégories pourront aussi être utilisées : par âge, handicap, ou tout autre méthode pour une compétition particulière.

A5 Les concurrents peuvent être pesés avant chaque événement. Si ils y sont requis, ils doivent se **présenter à la pesée vêtus au moins d'un tee shirt et d'un short et au maximum d'une chemise à manches longues et d'un pantalon. ils ne doivent porter ni chaussures, ni casque, ni gants , vestes ou vêtement de pluie.**

Ils ne doivent pas porter de poids complémentaires dans leurs vêtements.

Un **poids additionnel de 1,5 kg sera ajouté au poids du concurrent** pour prendre en

compte forfaitairement un équipement standard incluant les équipements de sécurité (chaussures, gants, etc .. ;)

Ainsi : Poids du *concurrent* (sans gants, ni chaussures, ni vêtement de pluie) +1,5 kgs = poids considéré

A6 Un *concurrent* doit courir en accord avec les principes reconnus de sportivité et de fairplay. Un *concurrent* peut être pénalisé sous cette règle seulement si il est clairement établi que ces principes ont été violés.

A7 En participant à une course régit sous les règles de l'IBRA, chaque *concurrent* accepte :

- D'être régit par les dites règles,
- D'accepter les pénalités imposées et les autres dispositions prises sous l'égide de ces règles
- Dans le respect de ces engagements, de ne pas saisir d'autres arbitrages ou tribunaux que ceux prévus dans les règles.

A8 Chaque *concurrent* est responsable de sa propre décision de participer à toute course ou épreuve.

Partie B - règles d'équipement blokart

B1 Principe des règles d'équipement Blokart

Toute pièce non spécifiquement mentionnée dans ces règles doit être issue du « Standart » Blokart International Ltd (BIL), qu'elles soient fabriquées par BIL ou ses sous traitants spécifiquement pour Blokart . Quand une pièce fournie par BIL est une pièce générique qui peut être trouvée chez un quelconque revendeur local, la pièce issue de chez ce vendeur peut être utilisée à condition :

- Que la **fonction de la pièce ne soit pas différente**
- Quelle soit de **même taille et forme**
- Que la **pièce remplaçante ne soit pas de moindre qualité**

Rien dans cette règle ne permet d'ajouter des pièces en dehors de celles expressément citées dans les règles suivantes de la partie B

B.1.1 Seules les pièces BIL qui ont été approuvées par l'IBRA peuvent être utilisées dans les épreuves

Blokart. Une liste des pièces admises et la date à partir de laquelle elles peuvent être utilisées est publiée sur la page IBRA de www.blokartsworld.com

B.1.5 De part le principe de monotypie, si des modifications ou additions ne sont pas listées dans la partie B des règles ci-après, elles ne sont pas autorisées. « **Exclusion spécifique** » ou « **Interdiction Absolue** » indique des modifications qui sont strictement exclues à la fois en **Production et en Performance.**

B.2 Généralités

Règle n°	Intitulé	Applicable en:	
		Prod.	Perf.
B.2.1	Aucune règle de la partie B n'empêche de réparer une pièce endommagée sous réserve que suite à cette réparation le fonctionnement de la pièce réparée soit identique à celui de l'originale. Si une pièce ne peut être réparée sans modifier son fonctionnement elle doit être remplacée par une pièce de rechange officielle BIL ou une pièce générique si elle est autorisée conformément à la règle B1	oui	oui
B.2.2	Toute réparation ou modification permise peut être entreprise à condition que cette réparation ou modification ne compromette ni la sécurité des coureurs ni celle d'autres personnes.	OUI	OUI
B.2.3	De la bande adhésive, du tube caoutchouc ou plastique, des pains de mousse, des cordages peuvent être utilisés pour : <ul style="list-style-type: none"> • Améliorer le maintient de pièces; • Fixer n'importe quelle pièce en place ; • Prévenir de l'agression de l'eau, du sable, de la poussière ou de la boue; <p>pourvu que cette utilisation soit reconnue conforme par les arbitres scrutateurs. La bande adhésive, les tubes caoutchouc ou plastique, les pains de mousse, les cordages n'ont pas à être d'origine BIL</p>	OUI	OUI
B.2.4	Un "shadow", un "Deuce", un "Katalyst" ou des pièces spécifique BIL qui en sont issues ne peuvent être utilisées en course , sauf instructions spécifiques dans le « Règlement de course »	Oui	Oui

B3- Chassis Blokart

Règle n°	Intitulé	Applicable en:	
		Prod.	Perf.
B.3.1	<p>Seuls les chassis standart fabriqués par BIL sont utilisables. Les bracons latéraux doivent être conservés dans leurs positions initiales, à savoir :</p> <ul style="list-style-type: none"> • A l'arrière du Blokart ils doivent être positionnés à l'extérieur du châssis sans <i>écarteurs</i>. • A la base du mat ils doivent être fixés sur le filetage avec un seul écrou à frein de chaque coté et sécurisés avec les écrous à 3 branches BIL. 	Oui	Oui
B.3.2	Un POD BIL peut être utilisé.	NON	Oui
B.3.3	Les barres d'extension BIL ou support de pieds BIL peuvent être utilisées	Oui	Oui
B.3.4	Les barres d'appuis standart peuvent être abaissées en coupant d'un maximum de 35mm <i>les supports</i> de chaque côté pour laisser passer les jambes quand on utilise un POD ou une barre d'extension.	Oui	Oui
B.3.5	Le chassis Blokart peut être peint ou floqué sous réserve que la répartition de masse du Blokart reste inchangée.	Oui	Oui
B.3.6	Les ceintures de sécurité doivent être du standart Blokart	Oui	Oui
B.3.7	Les taquets et poulies peuvent être attachés par soudure rivets <i>ou attaches</i> pour lesquels des trous peuvent être percés. Les taquets, poulies ou <i>pinces</i> n'ont pas à être BIL	NON	Oui

B.3.8	Des dessins de tous ordres qu'ils soient de publicité ou de décoration peuvent être placés n'importe où sur le châssis ou le POD. Il peut être demandé que des dessins considérés comme injurieux soient supprimés par le <i>comité de course</i> , les organisateurs de la compétition ou le corps arbitral. Les décorations n'ont pas à être du standart BIL.	Oui	Oui
B.3.9	Du rembourrage peut être ajouté pour le confort ou pour prévenir de blessures, à condition qu'ils n'influencent pas les performances ou la sécurité du Blokart. Ces rembourrages n'ont pas à être « BIL » .	Oui	Oui
B.3.10	Les lanières de maintien des jambes peuvent être enlevées si l'on utilise un POD	Non	Oui

B4 - Gréements

Règle n°	Intitulé	Applicable en:	
		Prod.	Perf.
B.4.1	Les sections de mats ou de bôme doivent être en fibre de verre et du standart BIL, et ne doivent être ni modifié ni peint	Oui	Oui
B.4.2	En complément à la règle B.4.1, des éléments de mats Ultra Carbone ou carbone peuvent être utilisé si ils sont de provenance BIL, ni modifiés ni peints.	Non	Oui
B.4.3	De la bande adhésive quelconque peut être utilisée pour éviter que des sections de mats ne se dégradent / se détachent, à condition qu'elle ne dépasse pas 100mm du haut de la section considérée.	Oui	Oui
B.4.4	Les mats doivent être assemblés dans l'ordre suivant : <ul style="list-style-type: none"> • Voile de 5.5m: Base, 3ème, 3ème, 3ème, 2ème, Haut. • Voile de 4m: Base, 3ème, 3ème, 2ème, Haut. • Voile de 3m: Base, 3ème, 2ème, Haut. • Voile de 2m: Base, 2ème, Haut. 	Oui	Oui
B.4.5	Une tête de mat pivotante BIL permettant d'attacher la voile en tête de mat peut être utilisé , en suivant les instructions d'emploi donnée avec celle-ci .Si elle est utilisée , le mat peut se terminer avec une section de mat « 2 ^{ème} » au sommet en utilisant l'adaptateur et en rajoutant une section n° 3 supplémentaire .	Non	Oui
B.4.6	Le " <i>Pulley whip</i> » peut être raccourci à un minimum de 350 mm tout compris du tube en fibre de verre. le " <i>Pulley whips</i> » ne doit être ni peint ni modifié d'une autre manière. Il peut être attaché par un câble lâche à l'arrière du châssis ou au POD.	Oui	Oui

B.4.7	Des protections de mats et <i>"foiled MSP"</i> de provenance BIL peuvent être utilisés.	Oui	Oui
B.4.8	Interdiction absolue: Aucun raidisseur de mats ou de bôme d'aucune sorte ne peut être utilisé	Non	Non
B.4.9	Interdiction absolue: Les sections de mats ou de bôme peuvent être collées ou soudées ensemble.	Non	Non

B5 Voiles

Règle n°	Intitulé	Applicable en:	
		Prod.	Perf.
B.5.1	Les voiles doivent provenir de BIL et ne doivent pas être modifiées, si ce n'est que des inserts plastiques peuvent être utilisés en vue de soulager les passants de guidage le long du bas de la voile.	Oui	Oui

B.5.2	Interdiction absolue: Les voiles peuvent être recoupées, recousues ou modifiées de quelque façon que ce soit, à l'exception des réparations permises par la règle B.2.1	Non	Non
B.5.3	Les lattes doivent être de provenance BIL, mais elles peuvent être poncées pour en réduire l'épaisseur	Oui	Oui
B.5.4	Les tendeurs de lattes élastiques peuvent être rallongés ou raccourcis pour permettre une tension correcte des lattes	Oui	Oui
B.5.5	Les « tendeurs spéciaux » de lattes BIL peuvent être utilisés dans le respect des instructions d'installation, et les lattes raccourcies	Oui	Oui
B.5.6	Interdiction absolue : Les sangles de tension de lattes peuvent être modifiées	Non	Non

B.5.7	<p>Les numéros de voile, quand demandés par les “<i>Instructions de course</i>” doivent être clairement disposées du côté du Logo Blokart de la voile dans une couleur contrastée avec celle de la voile et d’une hauteur de 150mm minimum .Les numéros n’ont pas à être BIL. Une autre méthode de numérotation peut être retenue par les organisateurs.</p>	Oui	Oui
B.5.8	<p>Des penons peuvent être installés n’importe où sur la voile à condition qu’ils ne doivent pas percer la voile ni diminuer sa solidité. Les pennons n’ont pas à être BIL</p>	Oui	Oui
B.5.9	<p>Des “<i>mini lattes</i> “ peuvent être installées entre chaque latte standart. Un maximum de deux “<i>mini lattes</i>” incluant celles qui sont d’origine BIL sont permises.</p> <p>Les « <i>mini lattes</i> » ne doivent pas dépasser 400mm du bord de chute de la voile et doivent être fixée à la voile par une bande collante bi face. Les minis lattes n’ont pas à être BIL.</p>	Oui	Oui
B.5.10	<p>Des dessins de tous ordres qu’ils soient de publicité ou de décoration peuvent être placés n’importe où sur la voile à condition que les numéros de voile et l’icône Blokart et « B » restent visibles.</p> <p>Il peut être demandé que des dessins considérés comme injurieux soient supprimés par le <i>comité de course</i>, les organisateurs de la compétition ou le corps arbitral.</p> <p>Les décorations n’ont pas à être du standart BIL.</p>	Oui	Oui

B6 .Roues, axes et roulements

Règle n°	Intitulé	Applicable en:	
		Prod.	Perf.
B.6.1	Les jantes doivent être de provenance BIL et ne doivent pas être modifiées .Elles peuvent être peintes à condition que la solidité de la jante ne soit pas altérée.	Oui	Oui
B.6.2	Les pneus peuvent être de n'importe quelle provenance à condition que le diamètre hors tout du pneu gonflé (à 30 psi [2,07bars]) soit compris entre 350mm et 415 mm.	Oui	Oui
B.6.3	Interdiction absolue: Les pneus peuvent être modifiés (<i>rognés</i>)	Non	Non
B.6.4	Les roues peuvent être équilibrées ; des poids d'équilibrage peuvent être fixés ; ils n'ont pas à être BIL	Oui	Oui
B.6.5	Les axes de roues (fusées) doivent être de provenance BIL et ne doivent pas être modifiés, si ce n'est redressé.	Oui	Oui
B.6.6	Une fourche grand modèle peut être utilisée pour permettre la mise en place d'une roue « arrière » à la place d'une roue avant.	Non	Oui
B.6.7	Les axes en fibre de verre doivent être de provenance BIL et ne doivent pas être modifiés autrement que pour réparation suivant la règle B.2.1 ; Ils ne doivent pas être peints.	Oui	Oui
B.6.8	Les roulements à billes doivent être équivalents à ceux fournis par BIL et ne doivent pas être modifiés . BIL fourni des roulements aux dimensions 6201, 6202 & 6003. Les roulements ne peuvent être qu'en acier ou acier inox Les flasques doivent être de type « Rubber steel »(RS) ou « Shielded Bearing » (Z) .	Oui	Oui

B.6.9	Les roulements peuvent être nettoyés à condition que les flasques correspondantes soit en place et non modifiées coté externe du roulement par rapport à la jante.	Oui	Oui
B.6.10	Des protections de roulements BIL peuvent être utilisées. Les flasques ne sont alors pas requises	Non	Oui

B7 Accastillage mobile

Règle n°	Intitulé	Applicable en:	
		Oui	Non
B.7.1	Les systèmes de Hale-bas et d'écoute de grand-voile doivent être BIL, cependant une double poulie peut être insérée dans le système de hale bas, sur l'attache basse, et avec une seule manille .La double poulie n'a pas à être BIL. Le hale-bas ne peut être attaché qu'à l'anneau du point d'amure de la voile. Les hale-bas « ultra » BIL ne peuvent être utilisés.	Oui	Non
B.7.2	Le système de hale bas peut être modifié, sans dépasser un rapport de 6 :1 .Le hale-bas doit être attaché à l'anneau du point d'amure de la voile .Il n'a pas à être BIL	Non	Oui
B.7.3	Le système de l'écoute de grand voile peut être modifié (sans parler de la corde).	Non	Oui

B.7.4	L'écoute de voile peut être de tout type mais avec un diamètre de 6mm et la corde ne doit pas être gainée.	Oui	Oui
B.7.5	Un taquet coinqueur peut être utilisé pour l'écoute de grand-voile et/ou le hale-bas. Les taquets n'ont pas à être de provenance BIL	Non	Oui
B.7.6	<i>Une poulie à cliquet</i> peut être utilisée pour l'écoute de voile. Elle n'a pas à être BIL.	Oui	Oui
B.7.7	Interdiction absolue : Des accastillages complémentaires peuvent être ajoutés	Non	Non

B8 Equipements complémentaires

Règle n°	Intitulé	Applicable en:	
		Prod.	Perf.
B.8.1	Tout instrument, indicateur, camera peuvent être utilisés .Ils n'ont pas à être BIL	Oui	Oui
B.8.2	Un rétroviseur incassable peut être utilisé	Oui	Oui
B.8.3	Un transpondeur ou système équivalent peut être ajouté si la direction de course ou les organisateurs le demande.	Oui	Oui
B.8.4	Des patins à glace de provenance BIL peuvent être utilisés pour les courses sur glace.	Oui	Oui
B.8.5	Interdiction absolue: Des barres de couplage peuvent être utilisées avec les roues.	Non	Non
B.8.6	Interdiction absolue : des lests peuvent être ajoutés	Non	Non
B.8.7	Interdiction absolue : d'autres équipements additionnels, non mentionnés ci-dessus peuvent être ajoutés	Non	Non

B.9 Concurrents handicapés

Règle n°	Intitulé	Applicable en:	
		Prod.	Perf.
B.9.1	Toute modification compatible avec les règles de <i>classe</i> ci dessus peut être mise en œuvre pour diminuer le handicap. Aucune approbation spécifique de ces modifications n'a à être requise.	Oui	Oui
B.9.2	Des extensions complémentaires aux règles ci dessus peuvent être autorisées par le <i>comité de course</i> , les organisateurs ou les arbitres avant la course.	Oui	Oui

B.9.3	Ces extensions ne doivent pas entraîner de modification non indispensable qui pourrait avantager le handicapé par rapport aux autres concurrents.	Oui	Oui
B.9.4	Un <i>concurrent</i> handicapé peut présenter un certificat de l'IBRA approuvant une modification spécifique. Ce certificat s'impose au <i>comité de course</i> , garantissant ainsi à l'avance le <i>concurrent</i> que la modification sera avalisée.	Oui	Oui

Part C – Competitor safety equipment rules

C1 Tout **concurrent doit être équipé d'un casque approuvé**, sanglé dès que le char est en mouvement.

C2 Les **concurrents doivent sangler une ceinture de sécurité** lorsqu'ils roulent.

C3 Tout *concurrent* doit revêtir les équipements de sécurité appropriés ou les équipements de sécurité spécifiés par la "*l'avis de course*" ou le « Règlement de compétition »

C4 **Aucune perte d'éléments n'est autorisée pendant une manche.**

C5 un **Concurrent doit apporter tout secours possible à une personne en danger**

C6 Suivant les « *instructions de course* », **tout concurrent se doit d'assister aux briefings.**

C7 Les **Blokarts doivent être immobilisés lorsqu'ils sont sans surveillance**, par exemple, couchés sur le côté.

Partie D – Contrôle

D1 Tout blokart peut être inspecté en application des parties B et C de ces règles avant le déroulement des courses par le *comité de course*, les organisateurs de la rencontre ou le *joueur*. Les blokarts doivent être présentés à l'aire de contrôle et les *concurrents* doivent rester avec leur Blokart jusqu'à ce que celui-ci ait été inspecté.

D3 Tout Blokart peut être inspecté à tout moment par le *comité de course*, les organisateurs de la rencontre ou le *joueur*.

D3 Un *concurrent* dont le Blokart ne satisfait pas entièrement aux parties B et C de ces règles lors d'une inspection avant course ne peut courir une manche tant qu'il n'a pas rectifié sa non-conformité ou déposé une réclamation contre le *comité de course*, les organisateurs de la rencontre ou le *joueur*.

D4 Un *concurrent* dont le Blokart contrevient aux parties B ou C des règles durant une autre inspection marquera une disqualification (DSQ) pour la dernière manche courue, et ne pourra repartir en course qu'après avoir rectifié sa non conformité ou déposé une réclamation contre le *comité de course*, les organisateurs de la rencontre ou le *joueur*.

Partie E – règles de navigation

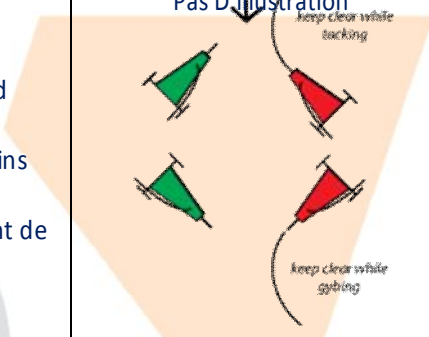
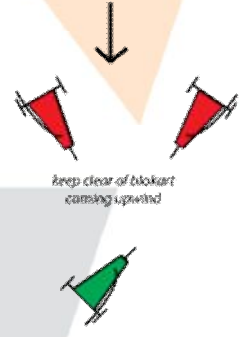
Nota : Les règles écrites prévalent sur les illustrations qui les accompagnent en cas de contradiction

Section 1 - Règles de base de priorité

Règle N°.	Règle écrite	Illustration
E.1	<p>Règle de priorité fondamentale n° 1</p> <p>Vent venant de côtés opposés</p> <p>Le Blokart avec le vent venant de sa gauche (bâbord amure) doit laisser place au Blokart dont le vent vient de sa droite (Tribord amure)</p>	
E.2	<p>Règle de priorité fondamentale n° 2</p> <p>Vent provenant du même côté ; cas du dépassement</p> <p>Quand des blokarts reçoivent le vent d'un même côté et se dépassent, celui qui est « <i>au vent</i> » doit s'écarter.</p> <ul style="list-style-type: none"> sauf qu'un Blokart qui dépasse depuis une position clairement reculée en étant <i>sous le vent</i>, ne doit pas s'écarter de sa trajectoire initiale 	
E.3	<p>Règle de priorité fondamentale n° 3</p> <p>Vent provenant d'un même coté, sans dépassement</p> <p>Un blokart qui est <i>clairement derrière</i> doit s'écarter d'un Blokart <i>clairement devant</i></p>	

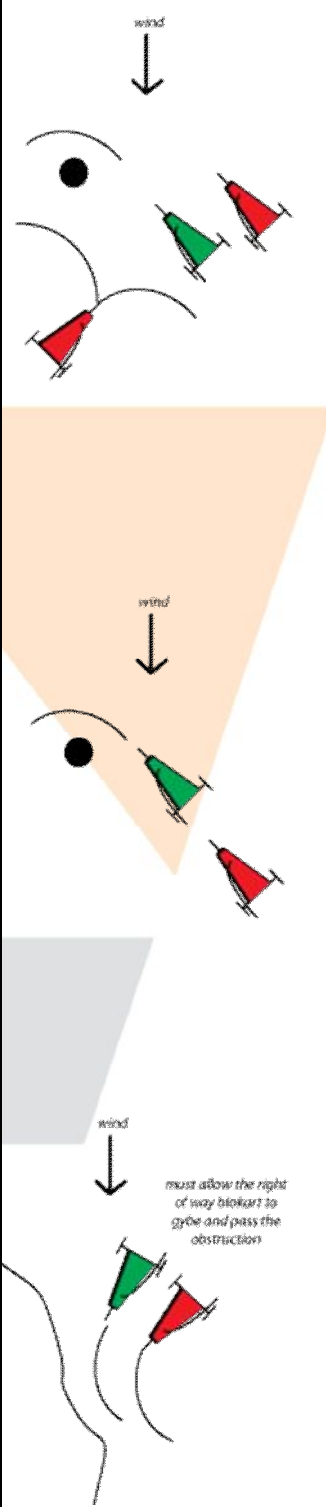
E.4	Règle de priorité fondamentale n° 3 Eviter des collisions Un Blokart doit éviter d'être en contact avec un autre Blokart si cela est possible. Cependant : <ul style="list-style-type: none">• Un Blokart prioritaire n'a pas à s'écarter d'un Blokart non prioritaire s'il n'est pas clair que cet autre Blokart ne va pas l'éviter.• Un Blokart prioritaire ne peut être pénalisé sous	
------------	--	--

Section 2 - Limitations lors des changements de direction

<p>E.5</p>	<p>Changement de direction</p> <p>Lorsqu'un Blokart prioritaire change de direction il doit laisser de la place aux autres pour modifier leur trajectoire.</p>	<p>Pas d'illustration</p>
<p>E.6</p>	<p>Acquisition de priorité</p> <p>Quand un Blokart devient prioritaire, il doit d'abord donner place à l'autre Blokart pour s'écarter, à moins qu'il n'acquière cette priorité du fait du mouvement de l'autre.</p>	<p>Pas D'illustration</p> 
<p>E.7</p>	<p>Virement de bord ou empannage</p> <p>Un Blokart qui vire de bord ou qui empanne doit s'écarter des autres jusqu'à ce qu'il soit sur sa nouvelle trajectoire.</p> <p>Si deux Blokarts virent ou empannent simultanément un Blokart doit s'écarter de celui qui est à sa droite.</p>	<p>Pas d'illustration</p> 

E.8	Au près / Au portant Un Blokart du côté réputé au portant du circuit doit s'écarter d'un Blokart sur la partie réputée au près du circuit, les règles E1, E2, E3 cessant de s'appliquer. Les parties réputées "au portant" et "au près" du circuit doivent être définies par les organisateurs avant la course, ou au briefing, ou par une carte, ou de façon similaire	
------------	---	--

Section 3 - Marques de parcours et obstacles

<p>E.9</p>	<p>Marques et obstacles, dépassements</p> <p>Quand deux Blokarts avec un vent venant du même côté et se dépassent en entrant dans la zone :</p> <ul style="list-style-type: none">• Le Blokart à l'extérieur doit s'écarter du Blokart à l'intérieur• Le Blokart à l'intérieur contourne l'<i>obstacle</i> ou la <i>marque</i> suivant sa propre trajectoire.• Si le <i>dépassement</i> est terminé ou si les Blokarts ont à virer ou empanner dans la zone, le Blokart à l'extérieur doit continuer à laisser de la place au Blokart à l'intérieur• Après le passage de la <i>marque</i> ou de l'<i>obstacle</i> cette règle cesse de s'appliquer mais le Blokart qui a acquis la priorité doit laisser de la place pour que l'autre puisse s'écarter suivant la règle E.6	 <p>Diagram illustrating the overtaking rule for Blokarts. The diagrams show two Blokarts (one red, one green) approaching a black dot (obstacle) from the left, with wind from the top. The diagrams show the green Blokart (inside) curving around the obstacle while the red Blokart (outside) stays behind. The diagrams show the red Blokart (outside) curving around the obstacle while the green Blokart (inside) stays behind. A note in the bottom diagram says "must allow the right of way blokart to gybe and pass the obstruction".</p>
-------------------	--	--

<p>E.10</p>	<p>Marques et obstacles, Blokarts en routes libre</p> <p>Quand les Blokarts ne sont pas engagés alors que le Blokart en route libre devant entre dans la zone :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Un Blokart <i>clairement derrière</i> doit s'écarter conformément à la règle E.3 • Si les Blokarts commencent à se superposer ou doivent virer ou empanner dans la zone, celui qui était <i>clairement derrière</i> doit continuer à s'écarter 	
<p>E.11</p>	<p>Obstacle continu</p> <p>Lorsque des Blokarts approchent d'un <i>obstacle</i> continu, les règles E.9 et E.10 s'applique et si un Blokart doit virer pour éviter l'<i>obstacle</i> il a le droit de le faire .Un Blokart qui doit virer ou empanner pour éviter l'<i>obstacle</i> doit rester</p>	

<p>E.12</p>	<p>Contact avec une marque</p> <p>Un Blokart ne doit pas toucher une <i>marque de parcours</i>, mais un Blokart qui ne peut éviter une <i>marque</i> pour s'écarter d'un Blokart non prioritaire ne sera pas pénalisé.</p> <p>Si un Blokart touche une <i>marque</i> de fin de parcours après que la fin de la course ait été signalée il peut faire un tour complet, s'exonérer ainsi de toute pénalité au titre de la partie F, et re-finir</p>
--------------------	---

<p>E.13</p>	<p>Sortir du Blokart ou le quitter</p> <p>Aucun concurrent ne doit quitter son Blokart sur la piste pendant une course si ce n'est pour redresser son propre Blokart, se dégager d'un blocage, dégager son blokart immobilisé de la course pour le mettre en sécurité, porter secours à un <i>concurrent</i> ,ou bien sur instruction du <i>directeur de course</i> ou de ses adjoints.</p> <p>Pour effectuer une réparation, un <i>concurrent</i> doit sortir de son Blokart pour l'écartier de la piste. Il ne doit pas recevoir d'assistance pour quitter la course ou effectuer ces réparations. Pour reprendre la course il doit revenir à peu près à l'endroit d'où il l'a quitté pour réparer .Il doit se rattacher avec sa ceinture de sécurité avant de repartir .Un <i>concurrent</i> n'a pas à repartir en course si la fin de la manche a été signalée.</p>
<p>E.14</p>	<p>Faire avancer un Blokart</p> <p>Le Blokart ne peut être mu que par l'utilisation de la voile ou par le <i>concurrent</i> tournant les roues avec ses mains.</p> <p>Les <i>concurrents</i> ne peuvent toucher le sol avec quelque partie du corps que ce soit pour faire avancer le blokart.</p>
<p>E.15</p>	<p>Assistance extérieure</p> <p>Un <i>concurrent</i> ne doit pas accepter le concours d'une tierce personne pendant la course. De même il ne doit pas aider un compétiteur alors que lui-même ne court pas, même en le conseillant de la voix et ce même si tous les <i>concurrents</i> l'entendent.</p> <p>Un <i>concurrent</i> qui est en course et qui réclame une assistance d'un tiers peut être disqualifié (DSQ) de la manche pendant laquelle cet incident intervient.</p> <p>Un <i>concurrent</i> qui n'est pas en course mais qui prête assistance à un <i>concurrent</i> qui lui est en course, sera disqualifié (DSQ) de la manche suivante ou précédente.</p> <p>Un <i>concurrent</i> qui accepte l'assistance d'un autre <i>concurrent</i>, d'un contrôleur ou d'un officiel de la course dans le respect de la règle C5, ne sera pas pénalisé.</p> <p>Les <i>concurrents</i> peuvent prêter assistance aux <i>concurrents</i> handicapés, ou pour redresser un Blokart qui s'est couché, pourvu que ce soit en sécurité et que cela n'avantage pas le <i>concurrent</i> .Par exemple, un <i>concurrent</i> ne doit pas pousser pour aider à repartir.</p>




Section 4 - Autres règles de navigation

E.16	Exécution du parcours Un <i>concurrent</i> doit passer les <i>marques</i> de course dans le bon sens et dans le bon ordre.
-------------	--

E.17	Procedures de depart
a)	Les <i>marques</i> de départ ne constituent pas une zone « d'engagement » et les règles E9 et E10 ne s'appliquent pas lors de la séquence de départ, mais elles s'appliquent de nouveau si la ligne de départ est utilisée comme ligne de pointage à chaque tour, et comme ligne d'arrivée
b)	Tous les <i>concurrents</i> doivent se tenir à l'arrêt dans la zone désignée pour le départ avant le signal de préparation.
c)	Les <i>concurrents</i> ne peuvent traverser la ligne de départ que dans le sens normal de départ de la course (vers la première <i>marque</i> de parcours)

d)	<p>Si un <i>concurrent</i> est au delà de la ligne lorsque le signal du départ est donné il doit retourner du bon coté de la ligne de départ en contournant l'extrémité de la ligne de départ. Ce faisant il ne doit gêner aucun autre <i>concurrent</i> et ne sera considéré comme parti qu'après avoir franchi la ligne en direction de la première <i>marque</i> de parcours après le signal de départ.</p> <p>Si la ligne de départ fait partie de la course dans les tours suivants, le <i>concurrent</i> est réputé parti au premier franchissement après le départ</p>
e)	<p>La procédure de départ sera en principe la suivante :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Trois ou deux minutes avant le départ : signal de préparation, drapeau noir abaissé. • Une minute – drapeau vert dressé à la verticale • Trente secondes (30) : Drapeau vert abaissé à l'horizontale • Zéro (0) signal du départ : drapeau vert abaissé vers le bas <p>Les signaux par drapeaux sont prioritaires sur les signaux sonores ou les compte à rebours oraux ou tout autre signal visuel qui ne sont là que pour compléter les informations, et les erreurs de ces autres systèmes ne peuvent porter à réclamation.</p>

<p>f)</p>	<p>Autres signaux de course</p> <ul style="list-style-type: none"> • Drapeau noir : manche abandonnée ou rappel général • Drapeau rouge : rappel individuel • Drapeau orange – manche réduite • Drapeau à damier – fin de course 	 <p> <i>race abandoned or general recall</i> <i>individual recall (optional)</i> <i>race shortened</i> <i>race finish</i> </p>
------------------	---	--

Part F - sanctions

F1 la sanction encourue par un concurrent qui ne respecte pas les règles de bonne conduite et de sportivité (A6 et A7) est la disqualification pour conduite grave (DGM) par le *comité de course* après dépose d'une réclamation par un autre *concurrent* ou par un arbitre. Les circonstances d'une telle pénalité seront rapportées au comité de l'IBRA, qui peut sur requête, imposer des sanctions complémentaires comme l'exclusion temporaire ou définitive.

F2 La sanction pour un *concurrent* qui n'a pas respecté les règles des parties B , C , ou E de ces règles (à l'exclusion des règles E16 et E17d) sera la disqualification si elle n'est pas annulée par le *comité d'arbitrage*, saisi d'une réclamation d'un autre *concurrent* , et elle peut être appliquée sans appel par le *comité de contrôle* ou le *directeur de course* .

F3 Un *concurrent* peut s'exonérer d'une infraction aux règles de navigation (Partie E) si il accomplit un 360° dès que possible après le manquement , mais après le départ et avant l' arrivée , à l'exception des règles E13,E14 , E15,E16 , E17b ,E17c et E17 d (qui ne peuvent être compensées)

F4 Un *concurrent* qui néglige de retourner franchir la ligne de départ dans le bon sens suivant la règle E17d sera compté "hors course" (OCS, « On Course Side »)

F5 Un *concurrent* qui n'exécute pas le parcours complet suivant la règle E16 sera compté "n'a pas fini la manche" (DNF, "Do not finish") par le *comité de course* ou le *comité d'arbitrage* saisi d'une réclamation par un autre *pilote*.

Partie G – Réclamations et recours

G1 Un *concurrent* qui veut réclamer à l'encontre d'un autre participant doit indiquer sa réclamation au moment de l'incident en **criant "réclamation"** si possible, pour permettre au *concurrent* visé de s'affranchir de la pénalité potentielle comme permis par la règle F3

G2 Un *concurrent* qui réclame et souhaite poursuivre la procédure de réclamation doit remplir et signer le formulaire de réclamation **au plus tard une heure après la fin de la manche** pendant laquelle l'incident a eu lieu. Le formulaire doit indiquer la règle de navigation alléguée comme base de la réclamation. Les formulaires doivent être contresignés par le *directeur de course* ou une autre personne désignée dans les « *instructions de course* » ou lors du briefing.

G3 Le *concurrent* qui réclame se doit de payer la provision prévue aux "*instructions de course*" quand il dépose le formulaire de réclamation. La provision lui sera restituée si le *concurrent* visé accepte sa faute pendant la médiation ou si la réclamation est confirmée valide par le *comité d'arbitrage*.

G4 Un représentant du *comité d'arbitrage* ou le *directeur de course* notifie la réclamation au *concurrent* visé, celui-ci pouvant alors choisir d'abandonner la manche (RAF, retire from race).

G5 Avant qu'une audience plénière d'arbitrage ne statue, une médiation sera entreprise entre le comité d'arbitrage et les parties.

Le représentant du *comité d'arbitrage* :

- 1 Entendra la description de l'incident par les *concurrents* réclamants.
 - 2 Entendra la description de l'incident par les *concurrents* visés.
 - 3 Ressortira les règles qui sont susceptibles de s'appliquer, et quelles peuvent en être les conséquences en audience plénière.
- A ce moment le protestataire peut laisser tomber sa requête, ou le *concurrent* visé peut déclarer forfait pour la manche. (RAF)

Si aucune de ces options n'est prise, le *concurrent* visé par la réclamation a vingt minutes pour remplir le formulaire et le remettre au *comité d'arbitrage* ou au *directeur de course*.

G6 Après que le formulaire est ainsi été rempli par le *concurrent* visé, il est donné à lire au protestataire et après dix minutes au moins une audience plénière du *comité d'arbitrage* est appelée à statuer.

G7 le *comité d'arbitrage* peut :

- 1 D'abord entendre le *concurrent* qui réclame, celui-ci pouvant être assisté d'un témoin.
- 2 Il est alors donné la même possibilité au *concurrent* visé.
- 3 Le *comité d'arbitrage* délibère, statue et informe chacune des parties de sa décision qui est sans appel.

G8 Une requête en rectification peut être faite sur le formulaire correspondant dans l'heure qui suit la manche visée, ou dans les trente minutes après la publication des résultats, s'ils interviennent ultérieurement. Une requête en rectification peut exister si le classement d'un *concurrent* qui n'a pas commis de faute de lui-même est significativement moins bon à cause :

- D'une erreur ou d'une omission d'un *commissaire* de course
- D'un dommage physique enduré par la faute d'un autre *concurrent* qui n'a pas respecté une règle de la partie E
- A cause d'une aide rendue à un autre *concurrent*

Les formulaires sont à remettre au *commissaire* de course ou à la personne désignée par les « *instructions de course* » ou au briefing.

G9 Le *comité d'arbitrage* entendra la requête en réparation aussi tôt que possible et rectifiera en accordant, sans exhaustivité, soit :

- Pour la manche un score correspondant à la moyenne à la fin de toutes les manches

courues y compris celles qui sont neutralisées.

- Un bonus de temps, ou
- La vraie place que le compétiteur aurait eue si l'incident ne s'était pas produit.

Partie H – Décompte des points

H1 les abréviations ci-dessous seront utilisées pour la détermination des points

suivant les circonstances :

- **DNS** « Did not start »; **ne s'est pas présenté au départ**
- **OCS**, "On course side" : **Positionné du côté du mauvais côté de la ligne de départ** lors du signal du départ (non respect de la règle E 17 d)
- **DNF** : "did not finish" : **manche non terminée, ou sans avoir passé toutes les marques de parcours**
- **RAF** "retired after finishing" : **A déclaré forfait à l'issue de la manche**
- **DSQ Disqualification** (Autre que DGM), si elle n'est pas annulée suivant F2
- **DGM Disqualification pour manquement grave**, si elle n'est pas annulée suivant F1
- **RDG** « Redress given » : **Rectification accordée**

H.2 Système de décompte « au minimum de points »

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

H3 Un *concurrent* qui ne prend pas le départ, ne fini pas, déclare forfait ou est disqualifié

marque le nombre de points du nombre de participants dans sa catégorie ou sa *division*

majoré d'un point ...

Ainsi : DNS, OCS, DNF, RAF, DSQ, DGM marquent le nombre de participant +1 point

H4 Pour un classement qui se déroule sur plus qu'une compétition un *concurrent* qui participe mais ne fini pas, démarre du mauvais coté de la ligne, ou déclare forfait marque le nombre de points égal au nombre de *concurrent* prenant le départ plus un point.

Un *concurrent* qui ne se présente pas au départ ou est disqualifié marque le nombre de points du nombre de *concurrent* total dans sa catégorie augmenté d'un point.

Ainsi : DNF, OCS, RAF marque le nombre de karts qui participe à la compétition +1

DNS, DSQ, DGM marque le nombre total de *concurrent* dans la catégorie + 1

H5 Si un *concurrent* est disqualifié pour une manche ou déclare forfait à la fin de celle ci chacun des *concurrents* moins bien classé gagne une place.

H6 Si le *comité d'arbitrage* décide d'accorder une rectification en corrigeant le score d'un *concurrent*, le score des autres *concurrents* n'est pas modifié sauf décision contraire du *comité d'arbitrage*.

H7 S'il y a égalité sur une série de score entre deux ou plusieurs *concurrents*, chaque score de manche des *concurrents* est ordonné du meilleur au plus mauvais, la première différence de points cassant l'égalité en faveur du *concurrent* avec le meilleur score. Les manches neutralisées de chaque *concurrent* ne comptent pas ici.

S'il subsiste une égalité entre deux ou plusieurs *concurrents* ils seront classés dans l'ordre de la dernière manche. Si cela ne suffit pas, en considérant l'avant dernière manche, puis ainsi de suite jusqu'à ce qu'il n'y ait plus d'égalité. Les manches neutralisées sont prises en considération dans ce départage.

Exemples d'application des règles H.3 et H.4

Les championnats du monde sont une compétition en continuité, aussi la règle H3 s'applique pour le décompte des points.

Une compétition de club qui se joue sur plusieurs week-ends, est une série qui se déroule sur plus d'une compétition et donc c'est la règle H4 qui s'applique.

ANNEXE A - Définitions

Assistance

Toute action (physique ou verbale) d'une autre partie apportée pour aider un *concurrent*.

Blokart

Le blokart assemblé complètement avec ses roues, mats, voiles, pulley whip

Chassis blokart

Le blokart assemblé avec ses roues, axes, direction, mais sans le mat, la voile, le POD (si il en est équipé), ni le pulley whip.

Blokart International Ltd (BIL)

Le fabricant du blokart et de ses accessoires, BIL détenant aussi le brevet et la marque du blokart.

Classe

Pour le présent règlement "classe" signifie, « production » ou « performance » comme défini dans la partie B des règles.

Concurrent / pilote

La personne qui utilise le blokart

Concurrent handicapé

Un concurrent avec un handicap reconnu, et aussi les concurrents souffrants de problèmes médicaux avec un certificat médical.

Domage

Une dégradation d'un élément causée par un impact ou une détérioration.

Division

Dans le cadre du présent règlement « division » s'entend d'un sous groupe de « classe » pour

l'organisation d'une course, qui peut être par poids, capacité, âge ou autre.

International blokart Racing Association (IBRA)

L'organisme de supervision des courses de blokart. L'IBRA opère depuis 2014 sous l'agrément des quatre associations fondatrices signataires.

Modification

Une transformation d'un élément qui n'est pas une réparation due à un impact ou à une détérioration.

Avis de course / Notice de course

Un document publié par les organisateurs de la course ou de l'évènement précisant les dates, localisation, frais de participation, conditions d'admission, classes et divisions pour la course ou l'évènement.

Directeur de course (PRO)

Le responsable en charge d'assurer que les manches sont courues suivant ces règles, les "*instructions de course*", les instructions de navigation » ou les instructions données par le comité d'arbitrage. Des classes ou divisions distinctes peuvent avoir des directeurs de course différents.

Commissaires de course

Les assistants de course autre que le directeur de course (PRO) qui aident au déroulement des manches sous la direction du PRO.

Comité d'arbitrage / jury

Un comité constitué de concurrents expérimentés ayant à résoudre les réclamations.

Généralement le comité sera constitué de 3 membres, n'ayant pas d'intérêt dans la résolution de la réclamation, ni de liens forts avec les concurrents concernés.

Comité de course

Le comité chargé d'émettre les instructions et demandes au PRO

Réparation

Une réparation d'un élément abîmé, due à un impact ou à une détérioration, pour le ramener à son état de fonctionnement initial

Accastillage mobile

UN système de contrôle qui peut être réglé pendant qu'on roule, et conçu pour contrôler la voile ou le mat. Par soucis de clarté, les seuls accastillages mobiles autorisés sont le hale bas et le système d'écoute de voile.

Instructions de course

Un document publié par les organisateurs de la course ou de la rencontre spécifiant le principe de déroulement de celle-ci, les lieux de briefing et de course, les règles spécifiques d'accès, et toute autre information nécessaire pour les concurrents.

Comité de contrôle (JAUGE)

Le comité chargé de vérifier que tous les blokarts sont conformes avec les parties B & C de ces règles. Le comité sera constitué de *pilotes* expérimentés ayant une bonne compréhension des règles et sera suffisamment élargi pour permettre un contrôle rapide et sans conflit d'intérêt.

Accastillage fixe

Accastillage qui n'est pas réglable pendant qu'on roule, comme le mat ou le pulley whip.

Virement de bord

Un virement de bord s'effectue lorsque le blokart change d'amure en virant face au vent. Un blokart est en cours de virement de bord quand il passe face au vent jusqu'à ce qu'il reprenne le vent sur l'autre amure.

Empannage

Un empannage s'effectue lorsque le blokart change d'amure en tournant dos au vent. Un blokart est en cours d'empannage quand il passe du vent arrière jusqu'à ce qu'il reprenne le vent sur l'autre amure.

Engagement.

Des Blokarts sont engagés lorsqu'ils sont sur la même amure (qu'ils reçoivent le vent sur le même côté) et que la roue avant du blokart de derrière est en avant d'une ligne passant par le point juste devant les roues arrières.

Clairement derrière / clairement devant / route libre

Un blokart est clairement derrière quand sa roue avant est en arrière d'une ligne devant les roues arrières du blokart de devant. L'autre blokart est alors clairement devant.

Au vent

Un blokart est au vent d'un autre blokart quand il reçoit le vent en amont de l'autre, en étant sur le même bord

Sous le vent

Un blokart est sous le vent d'un autre blokart lorsqu'il reçoit le vent en aval de l'autre, en étant sur le même bord.

Se tenir à l'écart, s'écarter

Un blokart se tient à l'écart quand il n'est pas au contact d'un autre blokart et qu'un blokart prioritaire n'a pas à se détourner pour l'éviter.

Propre course

La propre course d'un blokart c'est la trajectoire qu'il emprunterait en l'absence d'autres blokarts

Marque de parcours

Une marque de parcours est un objet qui est à contourner au cours du parcours d'une manche.

Une marque peut être constituée d'un obstacle ou d'un obstacle continu. Elle ne comporte pas forcément un drapeau flottant dessus.

Obstacle

Un obstacle est un élément qui :

- Ne peut pas être franchi par un blokart sans risque de dommage.
- Qui peut arrêter un blokart dans des conditions normales de navigation : exemple : du sable mou
- Ou tout autre zone définie comme telle par la "notice de course", les "instructions de course" ou au briefing

Obstacle continu

Un obstacle continu est un obstacle qui ne peut pas être contourné ou passé par une modification mineure de trajectoire, ou qui prend beaucoup de temps à être contourné.

Au près

Aller « au près » c'est aller dans la direction d'où provient le vent. Une section de course « au près » est une section où il faut naviguer en remontant face au vent.

Au portant

Aller "au portant" c'est progresser dans le sens du vent. Une section de course au portant est une section où on progresse dans le sens du vent.

Zone

C'est l'aire de vingt mètres autour d'une marque de parcours ou un obstacle.