



SYNTHESE de L'ARBITRAGE BLOKART

L'édition 9 de l'IBRA qui prévaut est disponible sur le site Blokart Team France

20 Juin 2019

Version 8 du 01/07/2024

Rectification des articles 9 et 13

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
15) Règles de priorité.....	Page 10 à 14

1 - Abréviations :

- IBRA :International Blokart Racing Association
- BTF: Blokart Team France <https://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 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'EBA et 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 « pulley 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).

A partir du 1 janvier 2022, les pneus de marque Blokart spécifique tubeless sont

autorisés. Pour raison de sécurité les autres pneus ne sont pas autorisés en montage tubeless

4 - Catégories de pilotes :

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

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

Il y aura 3 classes Performance pour le Championnat de France : PEL , PEM, PEH/S. Des pilotes peuvent participer en catégorie Prod mais leur classement se fera en Perf et par poids.

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

Un pilote qui change de catégorie de poids sera classé au CNP dans les deux catégories. A lui de faire en sorte de rester 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...), ou circuit type "coupe de l'America" (voir avec les pilotes) pas de zone orange.

Pour le départ une box peut être mise en place.

7 - Départ :

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 ou pointage électronique avec transpondeurs.

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

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 :
 - Les règles de priorité sont celles de la voile (tribord, portant etc...) depuis le 01/07/24 les règles IBRA éd. 9 sont appliquées.

 - Voir règles et schémas pages 10 à 14.

- 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 [entre en contact avec une marque d'arrivée après que la fin de la course ait été signalée](#), il devra revenir, s'exonérer de toute pénalité requise par un 360 et re-terminer.

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 ou refus de priorité.

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, DNS** marquent le nombre de participants du jour dans leur catégorie + 1 point.
- Les pilotes déclarés **DSQ, DGM** marquent le nombre de participants de toutes les épreuves de leur catégorie + 2 points.

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. **Les manches neutralisées ne sont pas prises en considération dans ce départage.** 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.

- Drapeau bleu pour départ lancé
- 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 et interdiction de roulage.
- Le drapeau jaune et bleu veut dire arrêt immédiat du pilote.
- Le drapeau à damiers signale l'arrivée.
- Le drapeau de briefing est vert barré de jaune

En France, nous utilisons les drapeaux de direction de course FFCV. Si participation de pilotes étrangers leur indiquer au briefing.

Partie E Règles de navigation

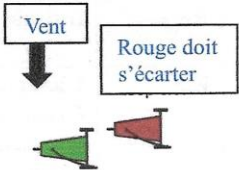
Ces règles de navigation sont présentées dans l'espoir que tous les concurrents concourront selon les principes reconnus d'esprit sportif et de fair-play. Votre attention est requise quant à l'observation de notre code de conduite tel que souligné au chapitre A6. En particulier la violence verbale et la discrimination ne sont pas acceptables dans notre sport. Un compétiteur qui ne respecte pas les règles d'esprit sportif (A6 et A7) risque la Disqualification pour Grave Mauvaise conduite (DGM) qui ne peut pas être écartée.

Les trois premières sections ci-dessous ont été rédigées pour fournir un ensemble cohérent et standardisé de règles fondamentales de navigation pour tous les événements de blokart organisés dans le monde. Pour garantir la cohérence pour tous les concurrents, il n'est pas prévu que des modifications spécifiques à l'événement soient apportées à ces sections.

Nota : les règles écrites l'emportent sur les schémas en cas de contradiction.

Section 1 Règles de priorité de base

Règle n°	Intitulé	Illustration
E.1	<p>Règle de priorité fondamentale n°1 Blokarts sur des bords opposés Quand des blokarts sont sur des bords opposés un blokart <i>Babord Amure</i> doit s'écarter d'un blokart <i>Tribord amure</i></p> <p>Rappel : Un Blokart est <i>Tribord Amure</i> quand le vent lui parvient de sa droite et/ou que la voile est du côté gauche du blokart, Un Blokart est <i>Babord amure</i> quand le vent vient de babord (gauche) et/ ou que la voile est au côté tribord (à droite) du blokart</p>	<p>The diagram shows a wind direction indicator labeled 'Vent' pointing downwards. To the left, a red sailboat is shown with its sail on the right side (Babord Amure). To the right, a green sailboat is shown with its sail on the left side (Tribord Amure). A text box indicates 'Rouge doit s'écarter' (Red must give way).</p>
E.2	<p>Règle de priorité fondamentale n°2 Blokarts Sur le même bord – Dépassement : Quand deux Blokarts sont sur le même bord au cours d'un <i>dépassement</i> celui qui est « <i>au vent</i> » doit <i>rester à l'écart</i>.</p> <p>● Excepté qu'un Blokart qui dépasse en étant <i>clairement derrière</i> et « <i>sous le vent</i> » ne doit pas naviguer au dessus de sa <i>trajectoire logique</i>.</p>	<p>The diagram shows a wind direction indicator labeled 'Vent' pointing downwards. A green sailboat is in the lead, and a red sailboat is overtaking it from behind on the same side. A text box indicates 'Rouge doit s'écarter' (Red must give way). Another text box indicates 'Rouge doit rester sur sa trajectoire logique' (Red must stay on its logical trajectory).</p>

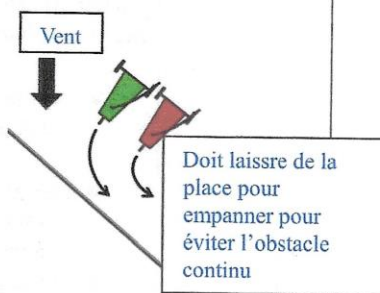
E.3	<p>Règle de priorité fondamentale n°3. Blokarts sur le même bord sans dépassement</p> <p>Un Blokart qui est <i>Clairement derrière</i> doit s'écarter d'un Blokart qui est <i>Clairement devant</i></p>	
E.4	<p>Règle fondamentale n°4 Eviter les collisions</p> <p>Un blokart doit éviter toute collision avec un autre blokart si cela est raisonnablement possible , cependant :</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Un blokart prioritaire n'a pas à agir pour éviter un choc jusqu'au moment où il est clair que l'autre Blokart ne va pas s'écarter . ● Un blokart prioritaire ne sera pas pénalisé en vertu de cette règle, sauf s'il y a un contact qui cause des dommages ou des blessures. 	<p style="text-align: center;">Pas d'image</p>

Section 2 Limitations des changements de direction

Règle n°.	Intitulé	Illustration
E.5	<p>Changement de trajectoire</p> <p>Quand un Blokart prioritaire modifie sa trajectoire il doit laisser la place à l'autre Blokart pour que celui-ci puisse s'écarter</p>	Pas d'Image
E.6	<p>Acquisition de la priorité</p> <p>Quand un Blokart acquiert la priorité il doit tout d'abord laisser de la place à l'autre Blokart pour que celui-ci puisse s'écarter, à moins qu'il n'acquiert cette priorité suite à une action de l'autre Blokart</p>	Pas d'Image
E.7	<p>Virement ou Empanage</p> <p>Un Blokart qui <i>vire de bord</i> ou qui <i>empanne</i> doit s'écarter des autres Blokarts jusqu'à ce qu'il soit sur sa nouvelle <i>trajectoire logique</i></p> <p>Si deux blokarts virent de bord ou empannent en même temps un blokart doit s'écarter du Blokart à sa droite</p>	<p>S'écarter au virement</p> <p>Vent</p> <p>S'écarter à l'empanage</p>
E.8	<p>Au près /au vent</p> <p>Un Blokart sous un bord dénommé <i>au portant</i> doit s'écarter d'un Blokart sous un bord dénommé « <i>au près</i> », et les règles E1, E2, E3 cessent de s'appliquer</p> <p>La dénomination des bords « <i>au portant</i> » et « <i>au près</i> » est définie par les organisateurs avant la manche au briefing ou sur un schéma de course ou autre support.</p>	<p>Vent</p> <p>S'écarter du Blokart «au près»</p>

Section 3 Aux Marques de Parcours et Obstacles

Règle n°.	Intitulé	Illustrations
E.9	<p>Marques de parcours et dépassements</p> <p>Quand des Blokarts sur le même bord se dépassant entrent dans la zone :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Un blokart à l'extérieur doit <i>s'écarter</i> du blokart à l'intérieur • Un Blokart à l'intérieur doit naviguer sur sa trajectoire logique autour de la marque ou de l'obstacle • Lorsque le dépassement est terminé le blokart qui était à l'extérieur doit laisser de la place au blokart qui est à l'intérieur • Après le franchissement de <i>la marque</i> de parcours ou de <i>l'obstacle</i> cette règle cesse de s'appliquer .Cependant le blokart qui acquiert la priorité doit <i>laisser de la place</i> à l'autre pour qu'il puisse <i>s'écarter</i> suivant la règle n°E6. • A tout moment quand des Blokarts sont sur des bords opposés,la règle n°E1 s'applique ,même si le blokart qui doit <i>s'écarter</i> doit pour cela manquer <i>la marque</i> de parcours . 	
E.10	<p>Marques de Parcours et Obstacles en l'absence de dépassement</p> <p>Quand des blokarts ne sont pas en phase de dépassement ,quand le blokart « <i>clairement en tête</i> » entre dans <i>la zone</i> :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Un Blokart « <i>clairement derrière</i> »doit <i>s'écarter</i> selon la règle n°E3 • Si un Blokart devient dépassé ou doit virer de bord ou empanner à l'intérieur de la zone le Blokart qui était « <i>clairement derrière</i> »doit continuer à <i>s'écarter</i> du Blokart qui était « <i>clairement devant</i> » même s'il doit manquer la marque de parcours pour ce faire . • Un Blokart qui est « <i>Clairement devant</i> »doit conserver sa « <i>Trajectoire logique</i> » autour de la <i>marque de parcours</i> ou de <i>l'obstacle</i> . • A tout moment quand des Blokarts sont sur des bords opposés,la règle n°E1 s'applique ,même si le blokart qui doit <i>s'écarter</i> doit pour cela manquer <i>la marque</i> de parcours . 	

<p>E.11</p>	<p>Obstacle continu Quand des blokart approchant un « <i>Obstacle continu</i> » se doublent le blokart à l'extérieur doit laisser de la place au blokart à l'intérieur entre lui et l'obstacle</p> <p>Les concurrents doivent crier « <i>Obstacle</i> » ou « <i>place</i> » ou similaire (Room , De l'eau) , et l'autre concurrent doit alors donner de l'espace immédiatement .</p> <p>Si le blokart à l'intérieur doit virer ou empanner pour s'écarter de « <i>l'Obstacle continu</i> » , le blokart à l'exterieur doit laisser au blokart à l'intérieur la place de le faire</p>	
<p>E.12</p>	<p>Contact avec une marque de Parcours</p> <p>Un Blokart ne doit pas heurter une marque de parcours , cependant s'il ne peut s'abstenir de la heurter pour éviter un blokart non prioritaire il ne doit pas être pénalisé à ce titre .</p> <p>Si un blokart entre en contact avec une marque d'arrivée après que la fin de la course ait été signalée, il devra revenir, s'exonérer de toute pénalité requise par la partie F et re-terminer.</p>	<p>Pas d'illustration</p>