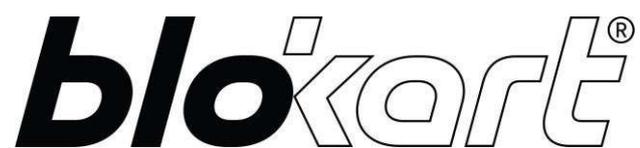




**International Blokart[®]
Racing Association**

IBRA Rule Book

Edition 9 – Published October 2023



Avertissement : En cas de contradiction l'édition originale en anglais prévaut sur cette traduction

Edition 9 Preface

L'édition 9 des règles éditées en Octobre 2023 seront effectives du 1^{er} Janvier 2024 jusqu'à fin Décembre 2025, après quoi une nouvelle édition des *règles* pourra être publié , ou les présentes règles prorogées .

La définition des mots clés est incluse dans l'Appendice A. Quand un terme utilisé est explicité dans cet appendice il figure en italique dans ce règlement .

Les définitions des abréviations en langue anglaise , ici conservées , figurent en Partie H (pages 28 et 29)

Seules des modifications mineures et des corrections ont été adoptées entre ces *règles* et celles de la précédente édition (ATTENTION Edition 8 , 2021 ,non traduites)

Partie A – Organisation de course et de rencontre

A1 Ce guide a pour objet de fournir aux concurrents pilotes 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 apporté seulement pour accompagner des impératifs de sécurité en cas de 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 , Association internationale de Course Blokart) est de fournir un cadre de compétition à ses membres à travers des « règles de monotypie » sous deux classes , Production et Performance .

A4 Chacune des classes est subdivisée en division (ou catégories), les catégories étant déterminées par le poids des concurrents comme il suit :

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

Les Instructions de course pourront modifier ces catégories de poids et/ou le nombre de catégories de poids retenues .

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

A5 Les concurrents seront pesés avant chaque évènement . S' 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 et de pantalons . Ils ne doivent porter ni chaussures , ni casques ni gants , vestes ou vêtement de pluie.

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

A6 Code de Conduite

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 .

Les *concurrents* doivent :

- a) ne pas commettre une entorse aux règles de manière délibérée ,répétée ou autrement qu'une simple erreur .
- b) agir avec la plus parfaite intégrité , honnêteté et responsabilité .
- c) agir de bonne foi les uns envers les autres avec une confiance et une compréhension mutuelles dans toutes leurs relations
- d) Ne pas courir de manche sous l'emprise de l'alcool ou de la drogue

e) Traiter les autres avec respect – aucune violence verbale et/ou propos discriminatoire ne sera toléré .

f) Ne pas divulguer d'information confidentielle sans accord .

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 ou continuer à participer à toute course ou épreuve

A9 Accidents

1 Dans le cas de la survenue d'un accident , le Directeur de course ou ses délégués commissaires de course peuvent arrêter la course .Un concurrent doit apporter toute aide à toute personne en danger , même si la personne en danger ne cours pas . Un concurrent qui prête assistance pourra remplir une réclamation écrite pour demander une compensation .

2 Un concurrent en détresse doit faire tout son possible pour se signaler aux Blokarts qui passent et , si possible aux commissaires de course suivant qu'il est sérieusement blessé ou non .Si il ne l'est pas il doit sortir de son Blokart et rester à coté de celui-ci .

A10 Annulation , report ou changement de parcours

1. Le *comité de course* peut annuler, reporter ou modifier le parcours avant le départ à condition que les concurrents aient la possibilité d'être briefés.
2. Le *comité de course* peut arrêter une manche après le départ si *une marque de parcours* a disparu ou si la course pour quelque raison que se soit devient dangereuse
3. Le *comité de course* peut annuler ou interrompre une manche après le départ si le vent est insuffisant pour une compétition loyale , ou pour un autre critère défini dans les *instructions de course* ou le *briefing* .
4. Le parcours ne peut pas être modifié après le départ
5. Tout concurrent concerné doit être averti de la date , de l'heure et de l'endroit de reprise d'une manche reportée ou suspendue .

A.11 Manches re-courrues

1. Tout concurrent participant à la manche originelle a le droit de participer à la manche re-courrue , sauf ceux disqualifiés sous le ressort des règles de sportivités (*DGM*)
- 2 . Sous réserve des règles de participation à la manche originelle , et à la discrétion du Comité de course , de nouveaux participants peuvent être admis .
- 3 . À l'exception du *DGM*, les infractions aux règles lors de la manche originelle seront ignorées.
- 4 . Le comité de course avisera les concurrents concernés de la date , de l'heure et du lieu ou sera re-courrue la manche .

A.12 Remise des prix

1. Avant la remise des prix , le comité de course s'assure que tous les pilotes récompensés ont respecté toutes les règles
2. Si , dans un délai de 7 jours depuis la date de proclamation des résultats le comité de course s'aperçoit que le score d'un concurrent était incorrect , ou qu'un concurrent n'avait pas respecté les règles , ils peuvent demander le retour de la récompense .

A.13 Politique en matière de Drogue ou d'Alcool

Généralités

L'IBRA considère qu'une consommation modérée d'alcool est un vecteur de cohésion sociale et de détente . Cependant durant les courses , tout niveau de consommation d'alcool des concurrents peut avoir des conséquences pour leur propre sécurité comme pour celle de leurs partenaires . Il est largement admis que la consommation d'alcool et/ou de drogue , même en petite quantité altère le jugement et augmente les risques d'accident . L'IBRA considère que cette altération induit un risque intolérable lors des manches d'une rencontre .

Les concurrents sous l'emprise de l'alcool ou de drogue ne doivent pas courir . Tout pilote contrevenant à cette politique pourra être sanctionné , y compris par une disqualification de la compétition conformément à la règle A6 .

Drogues

L'IBRA maintient une politique de tolérance zéro pendant les rencontres . La possession , le stockage , la consommation , la vente ou la production de drogues ou substances assimilées est strictement interdit durant les rencontres , excepté s'il s'agit d'une substance prescrite pour un usage strictement personnel par un médecin agréé pour un traitement médical .

Alcool

Le principe général est que les *concurrents* ne sont pas autorisés à consommer de l'alcool avant ou pendant les courses chaque jour d'une rencontre .

L'IBRA ne veut pas contrarier les réjouissances d'aspect social lors des événements *Blokart*, mais en dernier ressort la sécurité de chacun doit rester notre priorité aussi nous demandons de respecter cette politique sur tous les événements *Blokart* courus sous l'égide des règles de l'IBRA.

PartieB - Règles d'équipement Blokart

B1 Principe des règles d'équipement Blokart

B.1.1 Toute pièce non spécifiquement mentionnée dans ces règles doit être issue du « Standart » Blokart International Ltd (BIL), quelles 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 résistance
- 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.1.2 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.1.3 Depart 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 » 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 maintien 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 <i>arbitres scrutateurs (Comité de contrôle)</i>,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 pas être utilisées en course , sauf instructions spécifiques dans le « Règlement de course »	Oui	Oui

B.3 chassis Blokart

Règle n°	Intitulé	Applicable en:	
		Prod.	Perf.
B.3.1	Seuls les chassis standart fabriqués par BIL sont utilisables .Les bracons latéraux doivent être conservés dans leurs position initiale , à savoir : A l'arrière du Blokart ils doivent être positionnés à l'exterieur du chassis sans écarteurs . 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 les supports de chaque côté pour laisser passer les jambes quand on utilise un POD ou une barre d'extension .	Oui	Oui
B.3.5	<i>Le chassis Blokart</i> 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 les poulies peuvent être fixés par boulonnage traversant, rivetage ou serrage pour lesquels des trous peuvent être percés. Les taquets, poulies et pinces ne doivent pas nécessairement provenir de BIL supply	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 chassis ou le POD . Il peut être demandé que des dessins considérés comme injurieux soient supprimés par le comité de course, 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 rembourage 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 rembourages 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
B.3.11	Exclusion spécifique : un renfort supplémentaire du châssis est autorisé. Tous les supports supplémentaires installés sur le cadre du blokart, le tube de quille, la base du mât et le Pod et son cadre avant dans le but de fixer divers équipements tels que des caméras, des équipements électroniques, des blocs ou des brouilleurs doivent uniquement être montés de manière rigide en un seul point, mais peuvent être sécurisés à d'autres points de manière lâche . Les supports ne doivent pas ajouter de renfort au châssis en étant fixés rigidement sur deux pièces du châssis.	Non	Non
B.3.12	Exclusion spécifique : Une déformation importante du châssis du blokart (intentionnelle ou non), qui pourrait potentiellement améliorer les caractéristiques de performance du blokart, est autorisée.	Non	Non

	Les déformations importantes doivent être rectifiées avant que le blokart soit éligible pour la poursuite de la course.		
--	---	--	--

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 de tout type peut être utilisée pour éviter que des sections de mats ne se dégradent , 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 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 .Cependant la tête de mat pivotante peut être raccordée à la voile par tout moyen . Si elle est utilisée , le mat peut se terminer avec une section de mat « 2ème » au sommet en utilisant l'adaptateur et en rajoutant une section n° 3 supplémentaire .	Non	Oui
B.4.6	Le "Pulley whip » peut être raccourci à un minimum de 350 mm tout compris du tube en fibre de verre . le "Pulley whips » ne doit être ni peint ni modifié d'une autre manière .Il peut être attaché par un câble lâche à l'arrière du chassis ou au POD.	Oui	Oui
B.4.7	Des protections de mats et "foiled MSP" 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 de voile doivent être des lattes standard fournies par BIL, mais peuvent être modifiées pour réduire leur épaisseur ou leur longueur. Les lattes ne peuvent pas être modifiées pour augmenter leur rigidité.	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	Les numéros de voile , quand demandés par les “Instructions de course” 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 .	Oui	Oui
B.5.8	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	Oui	Oui
B.5.9	Des “mini lattes “ peuvent être installées entre chaque latte standart . Un maximum de deux “mini lattes” incluant celles qui sont d'origine BIL sont permises . Les « mini lattes » 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 mini lattes n'ont pas à être BIL .	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 comité de course, les organisateurs de la compétition ou le corps arbitral . La zone située sous le boom doit être réservée à l'image de marque de l'événement et à sa publicité.</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 inférieur à 415 mm .Il n'y a pas de diamètre minimum .	Oui	Oui
B.6.3	Interdiction absolue: Les pneus peuvent être modifiés (rognés)	Non	Non
B.6.4	Les roues peuvent être équilibrées ; les poids d'équilibrage doivent être solidement 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 redressés .	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 . La reconstruction de la partie de l'essieu qui s'insère dans le cadre, à l'aide de ruban adhésif, de fibre de verre ou d'époxy pour améliorer l'ajustement, est autorisée en tant que réparation selon B.2.1.	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 utilisés.	Oui	Oui

B.6.11	Si des protections de roulements BIL sont utilisées. Les flasques ne sont alors pas requises	Oui	Oui
B.6.12	Le montage tubeless des pneus de marque BIL et fournis par BIL est autorisé. La tige de valve tubeless ne doit pas nécessairement provenir de la fourniture BIL.	Oui	Oui
B.6.13	Exclusion spécifique : Les marques de pneus génériques non BIL peuvent être montées en tubeless.	Non	Non
B.6.14	Jusqu'à 150 ml de produit d'étanchéité liquide pour pneus peuvent être ajoutés à l'intérieur de chaque chambre à air ou pneu pour aider à protéger contre les crevaisons. Le produit d'étanchéité pour pneus ne doit pas nécessairement provenir de BIL	Oui	Oui

B7 Accastillage mobile

Règle n°	Intitulé	Applicable en:	
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	Les systèmes d'écoute de grand-voile (pas de corde) peuvent être modifiés, mais le système d'écoute de grand-voile ne peut pas être physiquement attaché au système d'hale-bas.	Non	Oui
B.7.4	L'écoute de voile peut être de tout type mais avec un diamètre minimum de 6mm et la corde ne doit pas être gainée .	Oui	Oui
B.7.5	Un taquet coinçeur 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	Une poulie à cliquet 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 course sur glace .	Oui	Oui
B.8.5	Exclusion spécifique : Des dispositifs de réglage du pincement peuvent être utilisés conjointement 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.2 Concurrents handicapés

Règle n°	Intitulé	Applicable en:	
		Prod.	Perf.
B.9.1	Toute modification compatible avec les règles de classe ci dessus peuvent être mise en œuvre pour diminuer l'impact du handicap . Aucune approbation spécifique de ces modifications n'a à être requise .	Oui	Oui
B.9.2	Des dérogations aux règles ci-dessus peuvent être accordées aux concurrents handicapés mais doivent être approuvées par le comité de course ou le comité de vérification technique la veille de la course.	Oui	Oui
B.9.3	Ces exemptions ne doivent pas entrainer de modification non indispensable qui pourrait avantager le handicapé par rapport aux autres concurrents .	Oui	Oui

B.9.4	<p>Un concurrent handicapé peut présenter un certificat de l'IBRA approuvant une modification spécifique .Ce certificat s'impose au comité de course , garantissant ainsi à l'avance le concurrent que la modification sera avalisée .</p> <p>La procédure pour obtenir le certificat peut être trouvée sur le site officiel de l'IBRA sur www.blokartworlds.com</p>	Oui	Oui
-------	---	-----	-----

Partie C Règles d'équipement de sécurité des pilotes

C1 Pendant la course, chaque concurrent doit porter un casque qu'il détermine de manière adéquate pour le protéger des aléas du sport. Au minimum, le casque sera à surface dure, doublé de mousse écrasable absorbant l'énergie et couvrira les côtés et l'arrière de la tête. Des interprétations locales de cette règle peuvent être faites par le comité de course

C2 Les concurrents doivent sangler une ceinture de sécurité à tout moment lorsqu'ils roulent, excepté lors des compétitions sur glace.

C3 Tout concurrent doit revêtir les équipements de sécurité appropriés ou les équipements de sécurité spécifiés par les "Instructions de course" ou l'« Avis de course »

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 Lorsque l'avis de course ou les instructions de course l'exigent, tous les concurrents doivent assister au briefing.

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 comité de contrôle. Les blokkarts doivent être présentés à l'aire de contrôle et les concurrents doivent rester avec leur Blokkart jusqu'à ce que celui-ci ait été inspecté.

D2 Tout Blokkart peut être inspecté à tout moment par le comité de course, les organisateurs de la rencontre ou le comité de contrôle.

D3 Un concurrent dont le Blokkart 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 comité de contrôle. Dans la mesure du possible, cela sera statué par le comité de réclamation avant la course.

D4 Un concurrent dont le Blokkart contrevient aux parties B ou C des règles durant une autre inspection subira 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 comité de contrôle. Dans la mesure du possible, cela sera statué par le comité de réclamation avant la course.

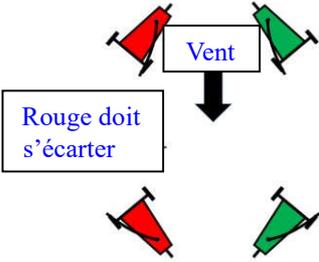
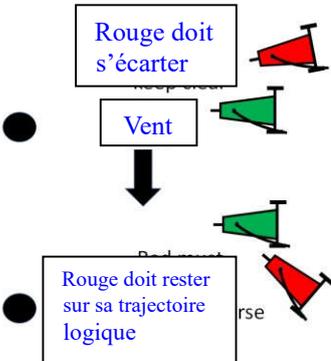
Partie E Règles de navigation

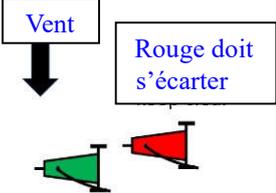
Ces règles de navigation sont présentées dans l'espoir que tous les concurrents concourront selon les principes reconnus d'esprit sportif et de fair-play. Votre attention est requise quant à l'observation de notre code de conduite tel que souligné au chapitre A6 .En particulier la violence verbale et 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 shemas 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>	
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> <ul style="list-style-type: none"> ● 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>E.3</p>	<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>	
<p>E.4</p>	<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>Pas d'image</p>

Section 2 Limitations des changements de direction

Règle n°.	Intitulé	Illustration
E.5	<p>Changement de trajectoire 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 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 Un Blokart qui <i>vire de bord</i> ou qui <i>empanne</i> doit s'écarter des autres Blokart 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>	
E.8	<p>Au près /au vent 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 shema de course ou autre support .</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 Blokart 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 Blokart 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 . 	

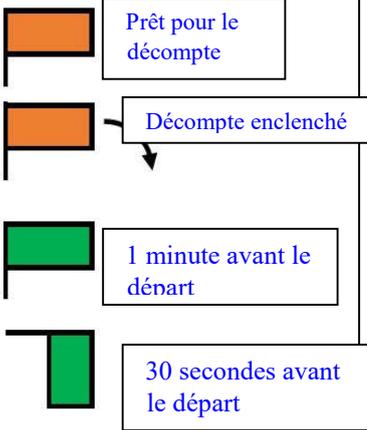
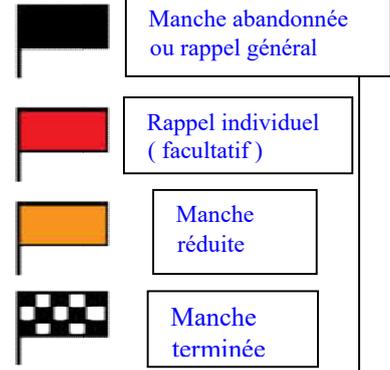
<p>E.11</p>	<p>Obstacle continu Quand des blokarts approchant un « <i>Obstacle continu</i> » se doublent le blokart à l'extérieur doit laisser de la place au blokart à l'intérieur entre lui et l'obstacle</p> <p>Les concurrents doivent crier « <i>Obstacle</i> » ou « <i>place</i> » ou similaire (Room , 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>

Section 4 Autres Règles de Navigation

Règle n°.	Intitulé
E.13	<p>Quitter ou sortir du Blokart</p> <p>Aucun concurrent ne doit sortir de son blokart pendant une manche sauf si c'est pour redresser son propre blokart , se sortir d'un <i>Obstacle</i> , déplacer son propre blokart immobilisé de la course en sécurité , prêter assistance à un concurrent pour raison de sécurité ou si le cela lui est demandé par la direction de course .</p> <p>Un concurrent peut naviguer , rouler ou sortir son blokart pour le retirer de la course pour effectuer une réparation.</p> <p>Le concurrent ne doit pas recevoir d'assistance ni pour sortir de la course ni pour effectuer la réparation .En rejoignant la compétition ,un concurrent ne doit pas s'écarter raisonnablement du point d'où il s'était extrait pour sortir et effectuer sa réparation .</p> <p>Le concurrent doit être assis dans le blokart avec sa ceinture de sécurité bouclée avant de se mettre en mouvement. Un concurrent ne pourra plus reprendre la course après que la fin de la course ait été signalée. Si un concurrent bascule une fois le temps de course écoulé, il peut redresser son blokart et continuer la course.</p>
E.14	<p>Propulsion d'un blokart</p> <p>Les Blokarts doivent être propulsés vers la marque suivante uniquement par l'action et le réglage de leur voile ou en utilisant ses mains sur les pneus arrière. Les concurrents ne doivent toucher le sol avec aucune partie de leur corps pour propulser leur blokart et progresser sur le parcours.</p>
E.15	<p>Assistance extérieure</p> <p>. Un concurrent ne doit pas accepter d'<i>assistance</i> d'un tiers pendant une manche .Il ne doit pas non plus lorsqu'il ne court pas , porter <i>assistance</i> à un concurrent qui court , même si c'est sous la forme d'un conseil qui est crié et ainsi entendu de tous les autres concurrents .</p> <p>Des concurrents en course qui feraient appel à une <i>assistance</i> d'un tiers peuvent être disqualifiés (DSQ) de la manche durant laquelle l'incident a lieu .</p> <p>Des concurrents qui ne courent pas et portent assistance à un concurrent en course peuvent être disqualifié (DSQ) de la manche précédente ou de la suivante .</p> <p>Des concurrents qui acceptent assistance sous l'égide de la Règle C5 d'un autre concurrent , d'un commissaire de course ou d'un officiel ne doivent pas être pénalisés selon cette règle .</p> <p>Des concurrents peuvent porter <i>assistance</i> à des <i>concurrents handicapés</i> , ou pour redresser un blokart renversé , sous réserve que ce soit en sécurité , et que le concurrent ne soit pas avantagé .<i>Par exemple , un concurrent ne peut être poussé .</i></p>
E.16	<p>Conformité de la course</p> <p>Un concurrent ne sera pas considéré comme ayant parachevé une manche s'il n'a pas contourné les marques de parcours dans le bon ordre en conformité avec le parcours défini au Briefing .</p>

Section 5 Procédures de course

Règle n°.	Intitulé	Illustrations
E.17	Procédure de départ : Les règles de départs de manche suivront les règles ci-après (peut être modifié par des <i>instructions de course</i> ,par <i>l'avis de course</i> , ou un <i>briefing</i>)	Pas d'illustration
a)	Les marques de départs n'ont pas de « <i>Zone de dépassement</i> »et les règles E9 et E10 ne s'appliquent pas pour la séquence de départ ,mais s'y appliquent de nouveau si la ligne de départ est utilisé comme ligne de chronométrage à chaque tour et/ou comme ligne d'arrivée.Quoiqu'il en soit tout dispositif de chronométrage est considéré comme un « <i>Obstacle</i> » et les règles E9 ,E10 et E11 s'appliquent .	Pas d'illustration
b)	Tous les concurrents doivent stationner dans l'aire de départ ou la grille de départ avant le signal de départ	Pas d'illustration
c)	<i>Les concurrents</i> ne peuvent franchir la ligne de départ que dans le sens normal de la course (Vers la première marque de course)	Pas d'illustration
d)	Si un <i>concurrent</i> est au-delà de la ligne de départ quand celui-ci est donné, il doit retourner du bon côté de la ligne de départ en contournant la marque de départ.En effectuant cette manoeuvre il ne doit pas interférer ni gêner aucun autre <i>concurrent</i> et ne sera pas considéré comme ayant démarré la course avant qu'il ait franchi la ligne de départ en direction de la première marque de parcours après le signal de départ . Si cette ligne de départ s'intègre au parcours pour les tours suivants, le concurrent sera réputé démarrer pour son 1 ^{er} tour lorsqu'il franchira cette ligne pour la 1 ^{ère} fois après le signal du départ .	Pas d'illustration

<p>e)</p>	<p>La séquence de départ sera la suivante :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Signal d'avertissement de démarrage du compte à rebours de la manche , drapeau orange levé • Signal sonore pour le démarrage du décompte de trois(3) ou deux(2) minutes avant le départ , drapeau orange baissé • Une(1) minute avant le départ : drapeau vert levé à la verticale • Trente secondes (30) avant le départ : drapeau vert tenu à l'horizontal . • Zero (0) avant le départ , la manche commence drapeau vert abaissé . <p>Le signal sonore l'emporte sur le signal du drapeau et/ou le décompte verbal et/ou tout autre dispositif visuel qui n'apportent qu'une assistance et dont la défaillance ne peut faire l'objet d'une <i>réclamation</i> ;</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 (facultatif) • Drapeau orange : manche réduite et avertissement pour le démarrage d'un compte à rebours • Drapeau à damiers : Manche terminée 	

Partie F : Pénalités

- F1 La pénalité pour un concurrent qui ne respecte pas les règles de sportivité et de comportement (A6 et A7) sera une Disqualification pour écart de Conduite Majeur (DGM) [Faute Grave]

Des détails sur de telles pénalités peuvent être transmises au comité de l'IBRA, qui pourra , s'il en est requis , imposer de plus d'autres sanctions au compétiteur comme un bannissement temporaire ou définitif de la Classe Blokart .

- F2 La sanction pour un *concurrent* qui ne respecte pas les règles des Parties B,C ou E (hors E16 et E17) sera la Disqualification (DSQ) par le comité d'arbitrage après réclamation déposée par un autre concurrent .
Les *commissaires de course* peuvent disqualifier un concurrent pour non respect des règles de la partie C et des règles E14 ,E15,E17b,et E17c, sans l'entendre .Le concurrent qui pense que le commissaire de course a fait une erreur de jugement peut déposer une réclamation .Les *arbitres scrutateurs* peuvent disqualifier un concurrent pour un manquement aux règles de la partie B

- F3 Un concurrent peut compenser une infraction aux règles de navigation (Partie E) en réalisant un virage à 360° dès que possible après l'incident , mais après le départ et avant d'avoir fini , excepté pour les règles E13 ,E14,E15,E16,E17b,E17c et E17d(qui ne peuvent être compensées)
Si le concurrent, malgré une pénalité, a obtenu un avantage significatif dans la course ou la série par son infraction, sa pénalité sera l'abandon.

- F4 Un concurrent qui ne retourne pas derrière la ligne de départ après un faux départ suivant la règle E17d sera dit « *Faux départ* » (OCS) par le *comité de course* .

- F.5 Un concurrent qui ne termine pas la manche conformément à la règle E16 sera noté « Disqualifié car N'a pas Fini » (DNF) par le *comité de course* ou par le *comité d'arbitrage* s'il est saisi par un autre concurrent .

Partie G : Réclamations et Compensations

- G.1 Un concurrent souhaitant réclamer contre un autre concurrent doit signaler sa réclamation au moment de l'incident en criant « réclamation »ou « protest », si possible, pour donner à l'autre concurrent l'opportunité de s'exonérer d'une pénalité potentielle comme le permet la règle F.3.

- G.2 Un concurrent réclamant (*Réclamant*) qui souhaite poursuivre sa *réclamation* doit remplir et déposer un formulaire de réclamation dans l'heure qui suit l'arrivée de la course au cours de laquelle l'incident s'est produit.

Voir l'Appendice C pour le formulaire . Les formulaires sont à déposer auprès du *directeur de course* ou de toute autre personne désignée dans les *Instructions de course* ou lors d'un *Briefing*.

- G.3 Le *réclamant* doit s'acquitter du paiement de la caution définie dans les Instructions de course lorsqu'il soumet sa réclamation . La caution sera remboursée si le concurrent *mis en cause* (protesté) accepte la faute et se retire de la course pendant la médiation, ou si la réclamation est retenue par le *comité de réclamation* lors d'une audience complète.

- G.4 Un représentant du *Comité de Réclamation* ou le *directeur de course* notifiera au *mis en cause* la réclamation dès que possible , et à ce moment le *mis en cause* pourra choisir de se retirer de la manche (RAF) . [Renoncement Après Faute]

- G.5 Avant une audience complète de réclamation, une réunion de médiation entre toutes les parties à la réclamation et un représentant du *comité de réclamation* aura lieu.

Le représentant du *Comité de réclamation* :

1. Entendra la description de l'incident par le *Réclamant*
2. Entendra la description de l'incident par le *mis en cause*
3. Décrira les règles qui s'appliquent et quels sont, selon lui, les résultats possibles qui pourraient survenir lors d'une audience complète.

A ce stade le Réclamant peut retirer sa réclamation , ou le mis en cause peut choisir de se retirer de la manche (RAF) [Renoncement Après Faute]

Si aucune de ces solutions n'est adoptée , il sera accordé au mis en cause 20 minutes pour remplir un formulaire de Réclamation et pour le remettre au *Comité de Réclamation* ou au *Directeur de course* .

- G.6 Après retour du formulaire rempli par le *mis en cause* , ce formulaire sera soumis à la lecture du *Réclamant* , et après au moins 10 mn une audience avec le *Comité de réclamation* sera tenue .

- G.7 Le *Comité de Réclamation* pourra :

1. Confirmer la validité de la réclamation
2. Une fois que la réclamation est considérée comme potentiellement valide , le *Réclamant* est invité à décrire sa version de l'incident .Il peut alors être interrogé par le *comité de réclamation* ou par le concurrent *mis en cause* .
3. Le *mis en cause* est invité à décrire sa version de l'incident Il peut alors être interrogé par le *comité de réclamation* ou le *Réclamant* .
4. Le *réclamant* est invité à présenter des témoins , un par un ,pour décrire ce qu'ils ont vus.Chacun d'entre eux peut être interrogé par le *comité de réclamation* , le *mis en cause* ou le *réclamant*
5. Le *mis en cause* est invité à présenter des témoins , un par un ,pour décrire ce qu'ils ont vus.Chacun d'entre eux peut être interrogé par le *comité de réclamation* , le *mis en cause* ou le *réclamant*

6. Le *réclamant* , puis le *mis en cause* ,sont invités à conclure avant de se retirer de l'audition .
7. Le *comité de réclamation* débat , passe en revue les arguments présentés ,liste les faits avérés, tire les conclusions, identifie les règles qui s'appliquent, et il informe les deux parties de sa décision qui est sans appel .
8. Le *comité de réclamation* statue sur le fait qu'il y ait lieu à compensation pour le *réclamant* si sa réclamation est reconnue justifiée .La compensation doit être conforme aux dispositions de la Règle n° G9

- G.8 Une réclamation pour compensation sera effectuée sur le formulaire de demande de compensation et ce avant 1 heure après la fin de la manche considérée ou une demi heure après que son résultat en ait été affiché, si ceci a lieu plus tard .Une demande de compensation peut être faite si la place de classement d'un concurrent lui cause un préjudice sans qu'il n'ait commis de faute par :
- Une action impropre ou une omission d'un *commissaire de course*
 - Avoir été significativement désavantagé par la faute d'un concurrent n'ayant pas respecté une règle de la partie E
 - Avoir aidé un autre concurrent

Un Concurrent soumettant une telle demande de compensation doit payer une caution telle que définie dans les *instructions de course* . Il en sera remboursé si sa demande est reconnue valable par le *comité de réclamation*

Voir l'Annexe F pour le formulaire.Les formulaires ont à être renseignés avec un *commissaire de course* ou une autre personne désignée dans les *instructions de course* ou lors d'un *Briefin* .

- G.9 Le *comité de réclamation* devra entendre la demande dès que possible et la demande pourra être validé notamment par (non exhaustif) :
- L'attribution pour cette course de sa Moyenne des points, celle-ci étant la moyenne à la fin de la série de toutes les manches, y compris celles abandonnées
 - Une compensation en temps
 - L'attribution de la vraie place qu'aurait obtenu le concurrent si l'incident n'avait pas eu lieu

Partie H : Score

- H1 les abréviations suivantes sont utilisées pour rapporter les différentes occurrences ci-après :
- DNS (Did Not Start) :n'a pas pris part à la manche , n'a pas démarré , ne s'est pas présenté dans l'aire de départ
 - OCS (On the Course Side) Faux départ du pilote , franchissement de la ligne de départ avant le signal , suivant règle E17d)
 - DNF (Did Not Finish) A participé mais n'a pas fini .
 - RAF (Retire After Finish) Renoncement Après Faute :A abandonné après la fin de la manche en reconnaissant sa faute .
 - DSQ (Disqualification , (autre que DGM)

- DGM Disqualification pour Grave Mauvaise conduite non excusable suivant la règle F1
- RDG (Redress given) Compensation accordée

H2. Système de points dégressifs

Place à l'arrivée	Points
Premier	1
Deuxième	2
Troisième	3
Quatrième	4
Cinquième	5
Chaque place ensuite	ajouter 1 point

H3 Un Concurrent qui a été jugé OCS (faux départ), DNF (n'a pas fini) ou RAF (Renoncement Après Faute) est pénalisé **d'un point** de plus que le nombre de concurrent dans sa *division* qui ont démarré la manche .

Ainsi score pour OCS , DNF , RAF égal nombre de concurrent ayant démarré la manche +1 .

H.4 Un concurrent qui ne prend pas part au départ (DNS) se verra attribuer un nombre de points égal à **un point** de plus que le nombre total de concurrents participants à l'évènement dans sa division ou série (le plus petit des deux)

Ainsi score pour DNS égal nombre de participant à l'épreuve +1

H.5 Un concurrent qui a été disqualifié (DSQ) ou Disqualifié pour Grave Mauvaise conduite (DGM) se verra attribuer un score de **Deux points** en plus du nombre de concurrents participants à l'évènement dans sa *division* ou série (le plus petit des deux)

Ainsi DSQ , DGM égal nombre de participants +2

H.6 Si un concurrent est disqualifié pour une manche (DSQ ou DGM) ou abandonne après avoir fini (RAF) , chaque concurrent avec une plus mauvaise place sur la manche considérée est crédité d'une place en mieux .

H.7 Si le *comité de réclamation* décide d'accorder une compensation au score d'un concurrent , cela n'affecte pas le score des autres concurrents à moins que le *comité de réclamation* ne le décide ainsi .

H.8 S'il y a égalité dans les scores de la série entre deux concurrents ou plus, les scores de chaque concurrent seront classés par ordre du meilleur au pire, et au premier point où il y a une différence, l'égalité sera brisée en faveur du concurrent ayant le meilleur score. Aucun score d'exclusion ne doit être utilisé.

S'il reste une égalité entre deux ou plusieurs concurrents, ils seront classés par ordre de leurs scores lors de la dernière course. Toute égalité restante sera départagée en utilisant les scores des concurrents à égalité dans l'avant-dernière course et ainsi de suite jusqu'à ce que toutes les égalités soient brisées. Ces scores seront utilisés même si certains d'entre eux sont des scores d'exclusion.

Appendice A-Definitions

Assistance

Toute action (physique ou verbale) d'un autre intervenant pour aider un concurrent

Au portant

Au portant signifie dans la direction du vent . Un bord de course *au portant* est un bord ou le Blokart doit naviguer en avant dans la même direction que le vent .

Au près

« *Au près* » s'entend globalement face au vent .Une section de course est dite « *Au près* » quand un Blokart doit naviguer en avant en direction opposée au vent.

Au vent

Un blokart est « *Au vent* » quand il est plus près du vent ,sur un même bord , qu'un autre blokart

Avis de course

Un document édité par l'organisateur de la course ou de l'évènement précisant les dates , accès , frais d'inscriptions , critères de participation , *Classes* et *Divisions* d'une régata ou d'un évènement

Babord amure

Un Blokart est Babord amure quand le vent vient de babord (gauche) et/ ou que la voile est au coté tribord (à droite) du blokart

Blokart

Le Blokart complet assemblé , compris chassis , roues , mat ,voile , Pulley whip,

Blokart International Limited (BIL)

Le fabricant du Blokart et de ses accessoires , BIL détient aussi les brevets et la marque du *Blokart*

Briefing

Mise à jour et clarification verbale des règles, et définition des parcours faits aux concurrents lors d'une épreuve.

Chassis Blokart

Le Blokart assemblé avec ses roues , axes, guidon mais sans le mat , la voile , le POd (si concerné) ni le Pulley whip

Clairement derrière / clairement devant

Un Blokart est *clairement derrière* quand sa roue avant est derrière une ligne passant par le point le plus en arrière des roues arrières d'un blokart le précédant .L'autre Blokart est *clairement devant*

Classe

Pour ce qui est de cette réglementation Classe (Class) signifie Production ou Performance comme définie en partie B des Règles

Comité de contrôle

Le comité qui a en charge de s'assurer de la conformité des Blokarts avec les Partie B & C de ces *règles* . Le comité sera constitué de pilotes expérimentés avec une bonne compréhension de ces règles et suffisamment nombreux pour effectuer ces contrôles , libres de tout conflits d'intérêts .

Comité de course

Le comité chargé de délivrer le cahier des charges et les exigences au *directeur de course*

Comité de réclamation ou Comité d'arbitrage ou Jury

Un comité formé de concurrents expérimentés , qui s'occupe des réclamations et demandes de réparations ou compensations .En général ce comité sera constitué d'au moins deux membres , sans intérêt dans l'issue de la réclamation, et sans attache particulière avec les concurrents impliqués

Commissaires de course

Un commissaire de course différent du Directeur de course qui aide au déroulement des manches suivant les instructions de celui-ci

Concurrent

Un Individu inscrit pour courrir et pilotant le Blokart

Concurrent handicapé

Un concurrent avec un handicap reconnu , et aussi un concurrent avec une préconisation médicale accompagnée d'un certificat médical

Déformation significative

Une déformation significative est définie par plus de 2mm de déformation permanente dans n'importe laquelle des dimensions du *Chassis du Blokart*

Dépassement

Des Blokarts *se dépassent* quand des Blokarts sont sur le même bord et que la roue avant du Blokart de derrière est devant la ligne passant par le point le plus en arrière des roues arrière du Blokart de devant .

Directeur de course

Le *directeur de course* chargé de veiller au déroulement des courses conformément au présent règlement, à *l'avis de course*, aux *instructions de course* et aux instructions données par le comité de course. Différentes *classes* ou *divisions* peuvent avoir différents PRO

Division

Pour cette réglementation Division signifie groupe d'une Classe pour l'organisation d'une course : Cela peut être suivant le poids , la capacité , l'âge ou autre ...

Domage

Une altération d'une pièce causée par un impact ou une détérioration qui modifie sa fonction prévue

Empannage

Un Empannage est un changement de bord effectué en tournant au portant . Un *blokart* empanne dès qu'il passe directement d'un bord sur l'autre au portant jusqu'à ce qu'il soit sur sa nouvelle trajectoire normale.

Gréement courant

Un système de contrôle réglable en mouvement et conçu pour contrôler la voile ou le mât.

Pour plus de clarté, les seuls systèmes de gréement courant autorisés sont l'écoute de grand-voile et le hale-bas.

Gréement dormant

Gréement non réglable en mouvement, comme un mât ou un Pulley whip

Instructions de course (ou Instructions de navigations)

Un document édité par le comité de course ou l'organisateur de l'évènement décrivant le déroulement de l'évènement , les *Briefings* et lieux de course, les spécificités locales , et toute autre information dont un pilote a besoin pour participer à une rencontre .

International blokart Racing Association (IBRA)

L'organisme directeur des courses de blokart, l'IBRA, opère dans le cadre de l'accord IBRA de 2014 que les quatre associations fondatrices ont signé.

Marque (de parcours)

Une *marque* (de parcours) est un objet qui doit être contourné pendant une course dans l'ordre de progression de la manche. Une *marque* (de parcours) peut être un *obstacle* ou un *obstacle continu*. Une marque n'inclue pas les drapeaux qui la balise en amont ou en aval .

Mis en cause (ou défenseur)

Un concurrent mis en cause dans une réclamation

Modification

Une modification d'une pièce qui n'est pas une réparation due à un choc ou à une détérioration.

Obstacle

Un obstacle est tout objet qui :

- Ne peut être franchit en navigant sans un risque de dommage .
- Qui forcera un Blokart à s'arrêter en condition normales de navigation ; exemple : un banc de sable mou
- Ou tout autre aire ou chose définie comme telle dans *l'Avis de course* , les *instructions de navigations* , ou à un *Briefing* .

Obstacle continu

Les *Obstacles continus* sont des obstacles que l'on ne peut pas contourner ni passer avec une modification de trajectoire mineure ou qui prennent un temps considérable pour être évités .

Place (De l'eau !) « Room »

L'espace dont un blokart a besoin dans les circonstances, y compris l'espace pour se conformer à ses obligations en vertu des règles de la partie E, tout en manœuvrant rapidement et de manière convenable.

Réclamant ou Plaignant

Un concurrent qui dépose une réclamation

Règles

La présente édition du Manuel des Règles IBRA , y compris les amendements validés par les *Instructions de course* , *l'Avis de course* et les *Briefings* .

Réparation

Restauration d'une pièce endommagée, suite à un choc ou à une détérioration, vers sa fonction d'origine.

Rester à l'écart (s'écarter)

Un blokart reste à l'écart (ou s'écarter) lorsqu'il n'entre pas en contact avec un autre blokart, et qu'un blokart prioritaire n'est pas obligé de modifier sa trajectoire pour éviter son contact.

Sous le vent

Un blokart est sous le vent lorsqu'il est sous le vent d'un autre blokart et sur le même bord.

Trajectoire logique(ou trajectoire normale)

La *trajectoire logique* est la trajectoire qu'un blokart adopterait pour terminer le plus tôt possible en l'absence d'autres blokart.

Tribord Amure

Un Blokart est *Tribord Amure* quand le vent lui parvient de sa droite et/ou que la voile est du côté gauche du blokart

Violence verbale

La *violence verbale* est définie comme l'acte de critiquer, d'insulter ou de dénoncer avec force une autre personne - caractérisé par une colère et une hostilité sous-jacentes.

Virement de bord

Un virement de bord est réalisé quand un Blokart change de bord en tournant face au vent .Un Blokart a effectué un virement de bord lorsqu'ayant passé face au vent il a repris une trajectoire logique

Zone

La zone d' un rayon de 20 mètres entourant une marque ou un obstacle (ou autre distance spécifiée par *l'avis de course* ou les *instructions de course*

Appendix B – Aid to Learning Rules (sail stickers)

Stickers placed on the sail in an easy to see place.

- “Keep Clear” sticker goes on the side of the sail (same side as the blokart logo’s)
- “Right of Way” sticker goes on the right-hand side of the sail

How to use;

1. Look at the sticker that is on the side the wind is blowing on to.
2. If the sticker says, “Keep Clear” then you must keep clear.
3. If the sticker says, “Right of Way” then you have right of way.

Q / How do I tell which side of the sail the wind is blowing on to?

A / Normally this is the concave side of the sail, or the side with the battens curving away from you.

These stickers are a guide only and apply only to rule E.1

KEEP CLEAR

If the wind is blowing on this side of the sail, you must keep clear.

RIGHT OF WAY

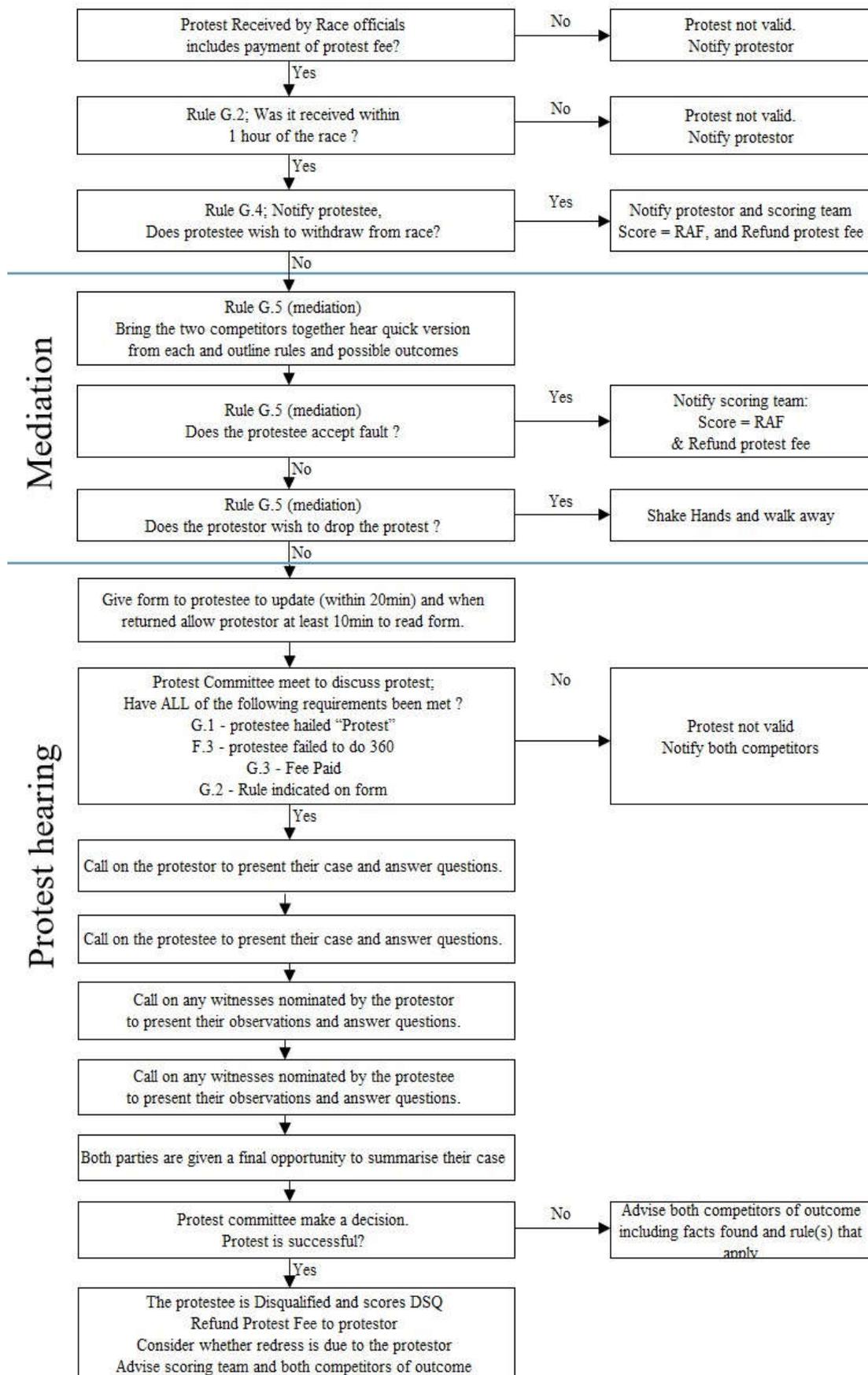
If the wind is blowing on this side of the sail, you have right of way.

Appendix C – Scrutineers Check List – Example

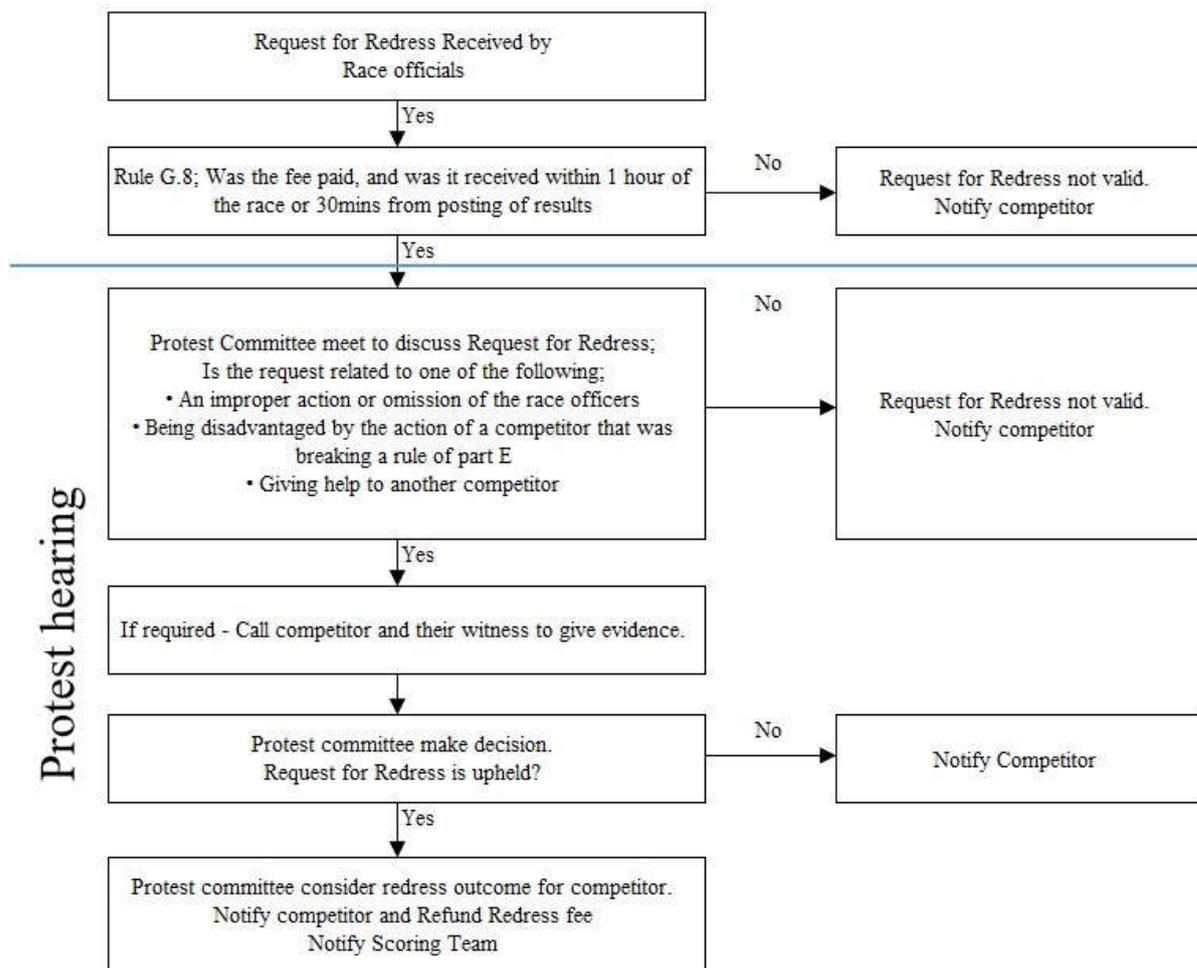
SAILOR CLASS			PASS / FAIL		
Highlighted yellow denotes that item is NOT permitted in production class, but is permitted in Performance					
Part B Section 1 - General			Part B Section 6 – wheels, axles and bearings		
Rule	Prompt	Pass / Fail	Rule	Prompt	Pass / Fail
B.1.1	BIL parts to be used unless nominated	P / F	B.6.1	BIL Rims to be used	P / F
B.1.2	All parts to be sanctioned by IBRA	P / F	B.6.2	Tyre size less than 415mm at 30psi	P / F
B.1.3	Parts or mods not mentioned are not permitted	P / F	B.6.3	Tyres not modified	P / F
Part B Section 2 - General			B.6.4	Balancing weights to be secured	P / F
Rule	Prompt	Pass / Fail	B.6.5	BIL Stub axles to be used	P / F
B.2.1	Repairs must not affect function	P / F	B.6.6	BIL Big fork may be used	P / F
B.2.2	Repairs and modifications must be safe	P / F	B.6.7	BIL Fibreglass axles, unpainted	P / F
B.2.3	Adhesive tape etc can be used for fit	P / F	B.6.8	Bearings to be steel or SS only	P / F
B.2.4	“Shadow”, “Deuce” or “Katalyst” parts	P / F	B.6.9	Bearings may be cleaned	P / F
Part B Section 3 - Frames			B.6.10	BIL Bearing Shields (Hub Caps) may be used	P / F
Rule	Prompt	Pass / Fail	B.6.11	Outer bearing seal not needed with shields	P / F
B.3.1	BIL chassis / strut position not modified	P / F	B.6.12	BIL tires may be fitted tubeless	P / F
B.3.2	BIL POD can be used	P / F	B.6.13	Non BIL tires must have tubes	P / F
B.3.4	Foot bar can be lowered by 35mm max	P / F	B.6.14	Up to 150ml of sealant can be added per tire	P / F
B.3.5	Chassis can be repainted	P / F	Part B Section 7 – Running rigging		
B.3.6	BIL safety belt & buckle must be used	P / F	Rule	Prompt	Pass / Fail
B.3.7	Cleat & pulley mount points can be added	P / F	B.7.1	Production main sheet / downhaul unmodified	P / F
B.3.8	Graphics must not be offensive	P / F	B.7.2	Modified downhaul permitted with max 6:1	P / F
B.3.9	Padding can be added for safety	P / F	B.7.3	Modified Main sheet system permitted	P / F
B.3.10	Leg straps removed only if POD used	P / F	B.7.4	Main sheet rope minimum 6mm, non-tapered	P / F
B.3.11	No bracing of chassis	P / F	B.7.5	Cleat for mainsheet or downhaul can be added	P / F
B.3.12	No significant deformation	P / F	B.7.6	Ratchet block permitted	P / F
Part B Section 4 Standing rigging			B.7.7	No additional running rigging	P / F
Rule	Prompt	Pass / Fail	Part B Section 8 – Additional equipment		
	Fibreglass masts and booms BIL, unpainted	P / F	Rule	Prompt	Pass / Fail
	Ultra and carbon masts BIL, unpainted	P / F	B.8.1	Instrumentation, indicators, cameras	P / F
B.4.3	100mm max of tape on mast tops	P / F	B.8.2		
	Masts in correct order	P / F	B.8.3	Rear view mirror to be "unbreakable"	P / F
B.4.1	Mast crane installed correctly	P / F	B.8.4	Transponders to be fitted as directed	P / F
B.4.2			B.8.5	BIL Ice blades for ice event only	P / F
B.4.3			B.8.6		
B.4.4			B.8.7		
B.4.5					
B.4.6					
B.4.7					
B.4.8					
B.4.9					
	Pulley whip length \geq 350mm	P / F		Toe-in adjusters not to be used with wheels	P / F
	BIL Mast protectors can be used	P / F		No weights to be added	P / F
	No mast or boom stiffeners	P / F		No equipment not mentioned to be added	P / F
	Mast or boom not glued	P / F	Part B Section 9 – Disabled competitors		
Part B Section 5 - Sails			Rule	Prompt	Pass / Fail

Rule	Prompt	Pass / Fail	B.9.1	<i>Modifications</i> allowed within the rules	P / F
B.5.1	BIL Sails to be unmodified	P / F	B.9.2	<i>Modifications</i> to be approved	P / F
B.5.2	Sails can be repaired but not recut or re-sewn	P / F	B.9.3	<i>No Modification</i> that gives an advantage	P / F
B.5.3	BIL batten thickness and length can be reduced	P / F	B.9.4	IBRA Modification certificate for Disability	P / F
B.5.4	Sail batten tensioners to be installed correctly	P / F		IBRA Certificate number:	
B.5.5	BIL Tensioners can be used	P / F			
B.5.6	Batten tensioner webbing straps not modified	P / F	Part C – Competitor safety rules		
B.5.7	150mm Sail Numbers as directed	P / F	Rule	Prompt	Pass / Fail
B.5.8	Tell tails not affecting sail integrity	P / F	C.1	Helmet to meet IBRA standards	P / F
B.5.9	Max 2x400mm finger battens between battens	P / F	C.3	Safety equipment as directed	P / F
B.5.10	No offensive Graphics. Must not cover logos	P / F	C.4	No loose items in blokart	P / F

Appendix D1 – ProtestProcedure Flow Chart



Appendix D2 – Request for Redress Flow Chart



Protested Competitor's Description of Incident:

.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

Witness Name:

Diagram of incident - if different to diagram above.

(Indicate wind directions, marks, obstructions, other competitors etc.)

ProtestHearing - For official use only

Facts Found

.....
.....
.....
.....
.....

Decision

.....
.....
.....
.....
.....
.....

Changes to Scoring:

.....
.....
.....
.....
.....

<i>Protest Committee Names</i>	<i>Signed</i>

ScoringUpdated

By:.....



Appendix F – Redress Form

Competitor requesting redress

Name.....Sail / pulley whip number.....

Relevant Race Particulars

Division..... Race / Heat number

Request due to (tick one)

- An improper action or omission of the race officers
- Being disadvantaged by the action of a competitor that was breaking a rule of part E
- Giving help to another competitor

Position given by the results

Position I believe I came / would have come

I request the following redress (tick one)

- Average points for that race, being the average at the end of the series of all races including those dropped.
- A time award
- Actual place that the competitor would have achieved had the incident not occurred.

Note: What type of redress given is up to the protest committee. The above is a request only.

Describe request / incident:

.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

Witness Name(s):

.....

For official use only

Time at End of Race

PaymentReceived

Time Received

By

RedressHearing - For official use only

Facts Found

.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

Decision

.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

Changes to Scoring:

.....
.....
.....

ProtestCommitteeNames

Signed

.....

.....

ScoringUpdated

By:.....