



International Blokart[®]
Racing Association

IBRA Rule Book
Guide des règles IBRA

Edition 10 –Publiée en Octobre 2025
Traduction française Janvier 2026

blokort[®]



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

La pagination est en partie différente de celle de l'original .

Edition 10 Préface

L'édition 10 des règles éditées en Octobre 2025 seront effectives du 1^{er} Janvier 2026 jusqu'à fin Décembre 2027, après quoi une nouvelle édition des *règles* pourra être publiée, 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

Des modifications mineures et des corrections ont été ajoutées à l'ensemble du document afin d'améliorer sa lisibilité. Les modifications significatives aux règles effectuées dans cette édition sont signalées par un trait vertical dans la marge gauche du texte .

Les modifications clés de la présente édition incluent :

- 1 . Mise à jour du Code de Conduite Blokart afin de lutter contre les abus envers les *officiels de course* (A .6)
2. Une révision des règles de disqualification pour écart de conduite majeure (DGM) , permettant une plus large possibilité de pénalités dépendant de la gravité de l'offense (F. 1).
3. Une clarification du processus pour tenir compte d'éventuelles erreurs commises par des *Officiels (de la course)*. Les *concurrents* établiront une demande de rectification plutôt qu'une réclamation envers un officiel (G. 1).
- 4 . Une clarification sur l'établissement du classement si le vent tombe complètement après la fin de course (A 10)
- 5 . Des mises à jour de la règle de priorité pour obstacle continu, garantissant qu'un concurrent ne peut être contraint à affronter cet obstacle, avec de nouvelles définitions ajoutées à l'annexe A. (E 11 , Annexe A)
6. Une clarification sur la manière de compenser un Faux Départ (OCS) (F. 4).
- 7 . Une mise à jour des exigences concernant le marquage des voiles (si demandé sur une rencontre) (B.5.7).

8 . Une mise à jour clarifiant les limites de modifications du système d'écoute de la voile (B 7.3 ,B 7.4).

9 . Introduction d'une nouvelle exigence quant au casque de protection (C 1).

10 . Une épuration de la Procédure de protestation pour supprimer la nécessité d'une réponse écrite de la part d'un *concurrent* faisant l'objet d'une protestation (Partie G, Annexe D1, Annexe E).

A part des modifications mineures du texte comme explicité précédemment, aucune modification significative n'a été apportée à la partie E des règles d'évolutions.

Nota : Ceci n'est pas une liste exhaustive. Il appartient à chaque concurrent de lire et de comprendre l'ensemble des règles incluses dans la présente édition .

Partie A –Organisation de course et de rencontre

A1 Ce guide présente les règles de course pour les compétitions de Blokart disputées tant au niveau local que national ou international.

A2 Des compléments aux règles pourront être apportés seulement pour accompagner des impératifs de sécurité spécifiques sur une rencontre et doivent être transcrits 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 catégories déterminées par le poids des concurrents comme sensuit :

- Poids légers : concurrents de moins de 70 kg.
- Poids moyens : concurrents de 70 kg à moins de 82.5 kg.
- Poids lourds : concurrents de 82.5 kg à moins de 95 kg.
- Poids super : concurrents de 95 kg et plus.

Les Instructions de course pourront ajuster 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 critère.

A5 Les concurrents peuvent être pesés avant un événement. 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’un tee-shirt à manches longues et d’un pantalon. Ils ne doivent porter ni chaussures, ni casque, ni gants, veste 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 fair play. Un *concurrent* ne peut être pénalisé sous cette règle que s’ il est clairement établi que ces principes ont été violés. Les *concurrents* doivent :

- a) Ne pas commettre une entorse aux règles de manière délibérée ou répétée.
- b) Agir avec la plus parfaite intégrité, honnêteté et responsabilité.
- c) Traiter chacun avec un respect et une confiance mutuels.
- d) Ne pas courir de manche sous l’emprise de l’alcool ou de la drogue
- e) Traîter tous les concurrents et les *officiels* avec respect – aucune *violence verbale ou physique, intimidation et/ou discrimination* ne sera tolérée.
- f) Ne pas divulguer d’information confidentielle sans accord.

Les *Officiels* doivent :

- Se conduire avec professionnalisme et respect en toute circonstance.
- Contribuer à désamorcer des conflits autant que possible .
- Encourager les *concurrents* à résoudre leurs désaccords via le processus officiel de protestation.

Toute entorse à ces règles pourra conduire à des pénalités, y compris Disqualification pour Grave Mauvais comportement (DGM). Une DGM ne peut être compensée. Les concurrents et les *Officiels* sont supposés se conformer à ces principes en toute circonstance.

A7 En participant à une course régie sous les règles de l'IBRA, chaque concurrent accepte d'être soumis à ces règles, accepte les pénalités et se refuse à chercher une résolution à travers une juridiction externe ou des procédures légales.

A8 Chaque concurrent est seul responsable de sa 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 en cours. Un concurrent doit apporter toute aide possible à toute personne en danger, peu importe son statut au sein de la course. Un concurrent qui prête assistance pourra demander une compensation si son résultat en est affecté.
- 2 Un concurrent impliqué dans un accident qui n'est ni blessé ni ne requiert d'*assistance* devra sortir de son Blokart et signaler rapidement aux autres *concurrents* et *officiels* qu'il est va bien.

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.
Le *comité de course* peut annuler ou abandonner une manche après le départ si la course devient dangereuse, si *une marque de parcours* a bougé, si le vent est insuffisant pour une compétition loyale ou pour d'autres raisons exposées dans les *instructions de course* ou lors du briefing.
2. Si plus de 50% de la flotte reste coincée par manque de vent après que le drapeau à damier a été abaissé, la manche sera annulée.
Si 50% ou moins de la flotte reste coincée dans ces mêmes conditions la manche sera prise en compte. Les concurrents ayant franchi la ligne d'arrivée seront classés suivant leur position et ceux qui sont restés coincés suivant leur dernier tour accompli. Ceci peut entraîner que deux concurrents ou plus aient le même résultat.
3. Un temps maximum pour courir une manche peut être spécifié dans *l'avis de course*, les *instructions de course*, ou au *briefing*. Si le vent est déclaré suffisant par les *officiels*, tout compétiteur qui n'arrive pas à terminer avant la limite de temps sera considéré DNF (N' a Pas Fini).
4. Le parcours ne peut pas être modifié après le départ.
5. Tout concurrent 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-courues

1. Tout concurrent participant à la manche d'origine a le droit de participer à la manche recourue, sauf ceux disqualifiés sous le ressort des règles de fair-play (*DGM*).

2. Sous réserve des règles de participation de la manche d'origine, 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 d'origine seront ignorées.

A.12 Remise des prix

1. Avant la remise des prix, le comité de course s'assurera que tous les pilotes récompensés aient respecté toutes les règles.
2. Si, dans un délai de 7 jours à partir de la date de proclamation des résultats, le comité de course s'aperçoit que le classement d'un concurrent était incorrect, ou qu'un concurrent n'avait pas respecté les règles, il peut demander le retour de la récompense.

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

Généralités

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

L'IBRA considère qu'une consommation modérée d'alcool est courante dans un cadre social, mais souligne que toute consommation d'alcool ou de drogue lors des courses met en danger la sécurité des concurrents et des tiers. Même de petites quantités peuvent affecter le jugement et augmenter les risques d'accident. De telles implications sont intolérables lors d'événements Blokart.

Drogues

L'IBRA maintient une politique de tolérance zéro concernant les drogues illégales. La possession, la consommation, la vente ou la distribution de substances illégales est strictement interdite durant les rencontres, excepté s'il s'agit d'une substance prescrite pour un usage strictement personnel par un médecin professionnel.

Alcool

Les *concurrents* ne doivent pas consommer d'alcool avant ou pendant les courses les jours de compétition.

Bien que l'*IBRA* encourage l'aspect convivial des événements Blokart, la sécurité demeure la priorité n°1. Le respect de cette politique est exigé sur tout événement placé sous l'égide de l'*IBRA*.

Partie B - 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 *Blokart International Ltd (BIL)* ou ses sous traitants. Quand une pièce fournie par BIL est une pièce générique elle peut être acquise localement si :

- La fonction de la pièce n'est pas différente.
- La pièce de remplacement conserve la même taille et résistance que l'originale.
- La pièce remplaçante est de qualité supérieure ou égale.

Aucune modification ou pièce générique n'est autorisée en dehors de celles expressément citées dans les *règles* de la partie B.

B.1.2 Seules les pièces BIL approuvées par l'IBRA peuvent être utilisées dans les épreuves blokart. La liste des pièces admises et la date à partir de laquelle elles peuvent être utilisées est publiée sur la page IBRA de www.blokartswords.com.

B.1.3 Seules les modifications décrites en Partie B sont autorisées conformément au principe de « monotypie ».

B.2 Généralités

| Règle n° | Intitulé | Applicable en: | |
|----------|--|----------------|-------|
| | | Prod. | Perf. |
| B.2.1 | Les <i>réparations</i> de pièces endommagées sont autorisées sous réserve que le fonctionnement originel reste inchangé. Si une pièce ne peut être <i>réparée</i> sans modifier son fonctionnement ou ses caractéristiques elle doit être remplacée par une pièce de rechange officielle BIL ou une pièce générique autorisée conformément à la règle B1 | oui | oui |
| B.2.2 | Toute <i>réparation</i> ou <i>modification</i> permise peut être effectuée à condition que cette <i>réparation</i> ou <i>modification</i> ne compromette pas la sécurité ni des <i>concurrents</i> ni d'autrui. | Oui | Oui |

| | | | |
|-------|---|-----|-----|
| B.2.3 | <p>De la bande adhésive, du tube caoutchouc ou plastique, des pains de mousse, des cordages peuvent être utilisés pour :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Améliorer le maintien des pièces • Sécuriser des pièces • Prévenir de la pénétration de l'eau, du sable, de la poussière ou de la boue. <p>L'utilisation doit être prudente, sous la validation des <i>jaugeurs</i>. Les matériaux n'ont pas à être d'origine BIL.</p> | OUI | OUI |
| B.2.4 | <p>Un “shadow”, un “Deuce”, un “Katalyst” ou des pièces spécifiques BIL qui en sont issues ne peuvent pas être utilisées en course, sauf instructions spécifiques dans le « Règlement de course ».</p> | Oui | Oui |

B.3 Châssis Blokart

| Règle n° | Intitulé | Applicable en: | |
|----------|---|----------------|-------|
| | | Prod. | Perf. |
| B.3.1 | <p>Seuls les châssis standards fabriqués par BIL sont utilisables. Les bracons latéraux doivent être conservés dans leurs position initiale, à savoir :</p> <p>A l'arrière du Blokart : ils doivent être positionnés à l'extérieur du châssis, sans écarteurs.</p> <p>A la base du mat ils doivent être fixés sur le filetage avec au moins un seul écrou frein de chaque côté, et sécurisés avec les écrous à 3 branches BIL.</p> <p>L'utilisation de boulons plus longs et d'un double écrou pour la liaison au châssis est autorisée comme un perfectionnement de la sécurité (avec des boulons plus longs)</p> | Oui | Oui |
| B.3.2 | Un POD BIL est autorisé. | 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 standards peuvent être réduites en coupant jusqu'à 35 mm les supports de chaque côté pour plus d'espace pour les jambes, quand on utilise un POD ou une barre d'extension. | Oui | Oui |

| | | | |
|--------|--|-----|-----|
| B.3.5 | <i>Le châssis 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 fabriquées par BIL. | Oui | Oui |
| B.3.7 | Les taquets et les poulies peuvent être fixés par boulonnage traversant, rivetage ou serrage, et les trous peuvent être percés. Ceux-ci ne doivent pas nécessairement provenir de BIL. | NON | Oui |
| B.3.8 | Des dessins de tous ordres qu'ils soient de publicité ou de décoration peuvent être placés sur le châssis ou le POD. Il peut être demandé que des dessins considérés comme injurieux soient supprimés par la jauge ou le comité de course. Les décorations n'ont pas à être du standard BIL. | Oui | Oui |
| B.3.9 | Du rembourrage peut être ajouté pour le confort ou pour prévenir les blessures, si cela n'affecte pas les performances ou la sécurité. 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 BIL. | Non | Oui |

| | | | |
|--------|--|-----|-----|
| B.3.11 | Un renfort supplémentaire du châssis blokart n'est pas autorisé. Tous les supports supplémentaires installés sur le châssis du blokart dans le but de fixer divers équipements tels que des caméras, des équipements électroniques, des cales ou des brouilleurs ne doivent être solidement attachés qu'à un endroit. Ils 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 plusieurs pièces du châssis. Les fixations ne doivent pas entraîner un renfort de la structure. | Oui | Oui |
| B.3.12 | Aucune <i>déformation importante</i> du <i>châssis</i> du blokart (intentionnelle ou non), qui pourrait améliorer les performances du blokart, n'est autorisée. Les déformations importantes doivent être rectifiées avant que le blokart soit éligible pour la poursuite de la course. | Oui | Oui |

B4 Gréements

| Règle n° | Intitulé | Applicable en: | |
|----------|---|----------------|-------|
| | | Prod. | Perf. |
| B.4.1 | Les sections de mâts ou de bôme doivent être en fibre de verre et du standard BIL, et ne doivent être ni modifiées ni peintes. | Oui | Oui |
| B.4.2 | En complément à la règle B.4.1, des sections de mâts Ultra Carbone ou Carbone peuvent être utilisées si elles sont de provenance BIL, et ne doivent être ni modifiées ni peintes. | Non | Oui |
| B.4.3 | De la bande adhésive peut être utilisée pour éviter que des sections de mâts ou de bôme ne se dégradent, à condition qu'elle ne dépasse pas 100 mm du haut de la section considérée. | Oui | Oui |
| B.4.4 | Les mâts 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 mât pivotante BIL peut être utilisées afin d'attacher la voile. La tête de mât pivotante peut être raccordée à la voile par tout moyen. Si elle est utilisée, le mât peut se terminer avec une section de mât « 2ème » au sommet, en utilisant l'adaptateur et une section n° 3 supplémentaire. | Non | Oui |
| B.4.6 | Le « Pulley whip » peut être raccourci d'une longueur minimale de 350 mm au niveau du tube en fibre de verre. Le « Pulley whips » ne doit être ni peint ni modifié. Il peut être attaché par un câble lâche à l'arrière du châssis pour permettre à un concurrent de continuer à rouler en cas de casse du pulley whip, sans qu'il interfère ou restreigne le fonctionnement normal du Pulley-Whip. | Oui | Oui |
| B.4.7 | Des protections de mâts et “foiled MSP” de provenance BIL peuvent être utilisés. | Oui | Oui |

| | | | |
|-------|---|-----|-----|
| B.4.8 | Aucun raidisseur de mâts ou de bôme supplémentaire ne peut être utilisé. Le renforcement des tenons des sections de mâts à l'aide de ruban adhésif, de fibre de verre ou d'époxy afin d'améliorer l'ajustement du mât est autorisé en vertu du paragraphe B.2.1. | Oui | Oui |
| B.4.9 | Les sections de mâts ou de bôme ne peuvent pas être collées ou soudées ensemble. | Oui | Oui |

B5 Voiles

| Règle n° | Intitulé | Applicable en: | |
|----------|--|----------------|-------|
| | | Prod. | Perf. |
| B.5.1 | Les voiles doivent provenir de BIL et ne doivent pas être modifiées, exceptés des inserts plastiques en vue de réduire l'usure des passants de guidage le long du bas de la voile. | Oui | Oui |
| B.5.2 | Les voiles ne peuvent être recoupées, recousues ou modifiées, à l'exception des <i>réparations</i> permises par la règle B.2.1. | Oui | Oui |
| 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 peuvent être raccourcies. | Oui | Oui |
| B.5.6 | Les sangles de tension de lattes en toiles ne peuvent pas être modifiées | Oui | Oui |

| | | | |
|--------|--|-----|-----|
| B.5.7 | <p>Les numéros de voile, quand ils sont demandés par les “Instructions de course”, doivent être clairement disposés horizontalement du côté opposé au Logo Blokart de la voile. Les numéros doivent être :</p> <ul style="list-style-type: none"> • D'une couleur contrastée avec celle du tissu de la voile. • Doivent être de 200mm de haut minimum. • Doivent être lisibles des deux côtés de la voile. <p>Si demandé pour une compétition particulière, le code du CIO du pays peut être ajouté. Il peut être de plus petite taille que les numéros de voile.</p> <p>Les numéros et Code de pays n'ont pas à être BIL. Une autre méthode de numérotation peut être retenue par les organisateurs le cas échéant.</p> <p>Nota : Les voiles numérotées avant 2026 avec des numéros d'au moins 150 mm de haut, placés du même côté de la voile que le logo peuvent continuer à être utilisées.</p> | Oui | Oui |
| B.5.8 | Des penons peuvent être installés n'importe où sur la voile à condition qu'ils ne percent pas la voile ni ne diminuent sa solidité. Les pennons n'ont pas à être BIL. | Oui | Oui |
| B.5.9 | <p>Des « mini lattes » peuvent être installées entre chaque latte standard. Un maximum de deux “mini lattes” incluant celles qui sont d'origine BIL sont permises .</p> <p>Les « mini lattes » ne doivent pas dépasser de plus de 400 mm du bord de chute de la voile et doivent être fixées à la voile par une bande collante bi face. Les mini 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 la jauge ou le comité de course.La zone située sous la bôme doit être réservée à l'image de marque de l'événement et à sa publicité.</p> <p>Les décos n'ont pas à être du standard 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 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 | Les pneus ne doivent pas être modifiés (rognés). | Oui | Oui |
| 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 modifiées, si ce n'est redressées. | Oui | Oui |
| B.6.6 | Une fourche grand modèle BIL 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 <i>réparation</i> 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 <i>réparation</i> selon B.2.1. | Oui | Oui |
| B.6.8 | Les roulements à billes ne peuvent être qu'en acier ou acier inox. Les flasques doivent être de type « Rubber seal »(RS) ou Shielded Bearing (Z) . | Oui | Oui |
| B.6.9 | Les roulements peuvent être nettoyés à condition que les flasques correspondantes soient gardées et non modifiées du côté externe du roulement par rapport à la jante. | Oui | Oui |
| B.6.10 | Des protections de roulement BIL peuvent être utilisées. | Oui | Oui |

| | | | |
|--------|---|-----|-----|
| B.6.11 | Si des protections de roulement BIL sont utilisées. Les flasques ne sont alors pas requises. | Oui | Oui |
| B.6.12 | Le montage tubeless des pneus de marque BIL est autorisé. La tige de valve tubeless ne doit pas nécessairement provenir de la fourniture BIL. | Oui | Oui |
| B.6.13 | Seuls les pneus Tubeless fournis par BIL peuvent être utilisés sans chambre à air. Les pneus génériques ou de marques autres que BIL ne doivent pas être utilisés sans chambre à air. | Oui | Oui |
| 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 peuvent être modifiés, mais doivent rester indépendants du système d'hale-bas. Le ratio du système d'écoute de grand voile ne doit pas être modifié. | Non | Oui |
| B.7.4 | L'écoute de voile peut être de tout type mais avec une longueur nominale de 6 m et un diamètre uniforme minimum de 6mm. | Oui | Oui |

| | | | |
|-------|---|-----|-----|
| B.7.5 | Un taquet coincer 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 | Aucun accastillage complémentaire ne peut être ajouté. | Oui | Oui |

B8 Equipements complémentaires

| Règle n° | Intitulé | Applicable en: | |
|----------|---|----------------|-------|
| | | Prod. | Perf. |
| B.8.1 | Tout instrument, indicateur, et caméras 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 demandent. | 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 | Des dispositifs de réglage du pincement peuvent être utilisés en conjonction avec les roues. | Non | Non |
| B.8.6 | Des lests peuvent être ajoutés. | Non | Non |
| B.8.7 | 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 peut être mise en œuvre pour diminuer l'impact du handicap, sans nécessiter d'approbation spécifique. | Oui | Oui |

| | | | |
|-------|--|-----|-----|
| B.9.2 | Les concurrents handicapés peuvent demander des exceptions aux règles du paragraphe B, qui doivent être validées par le <i>comité de course</i> ou le <i>comité de jauge</i> avant la course. | Oui | Oui |
| B.9.3 | Ces exemptions ne seront pas autorisées si les modifications qu'elles impliquent confèrent un avantage déloyal au concurrent sur les autres compétiteurs. | Oui | Oui |
| B.9.4 | 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. La procédure pour obtenir le certificat peut être trouvée sur le site officiel de l'IBRA sur www.blokartworlds.com | 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.

L'IBRA recommande fortement l'utilisation de casques certifiés (par exemple MIPS, EN1078, CPSC) et procurant une protection adéquate, confortable, et permettant une bonne vision périphérique. Les casques excessivement lourds, restreignant la visibilité, ou exigeant des mouvements exagérés de la tête pour appréhender la situation doivent être évités.

Les comités d'organisation locaux peuvent adopter ou requérir des normes ou certifications supplémentaires quant aux casques, adaptées à leur région ou aux conditions particulières d'une rencontre .

C2 Les concurrents doivent sangler une ceinture de sécurité chaque fois qu'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 Tout 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, en les couchant sur le côté.

Partie D – Jauge

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* , ou le *comité de jauge*. Les *concurrents* doivent présenter leurs *Blokarts* suivant ce qui leur est demandé et rester présents lors de l'inspection.

D2 Tout Blokart peut être inspecté à tout moment durant la course par le *comité de course* ou le *comité de jauge*.

D3 Si le Blokart échoue à la jauge d'avant course, le concurrent ne peut courir aucune manche tant qu'il n'a pas rectifié sa non-conformité.

D4 Si un Blokart échoue à la jauge pendant la rencontre, le concurrent pourra être disqualifié (DSQ) pour les manches précédentes, et ne pourra repartir en course qu'après avoir rectifié sa non conformité.

Partie E Règles de navigation

Ces règles de navigation sont présentées dans l'espoir que tous les compétiteurs concoureront 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 Mauvais comportement (DGM) qui ne peut pas être compensée.

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.

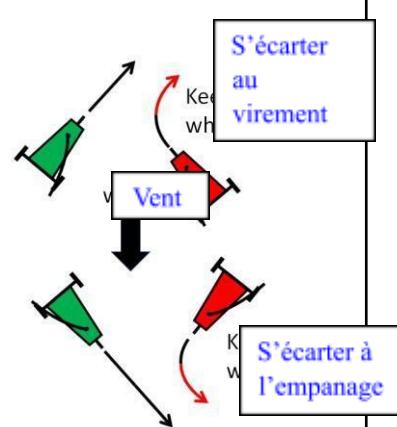
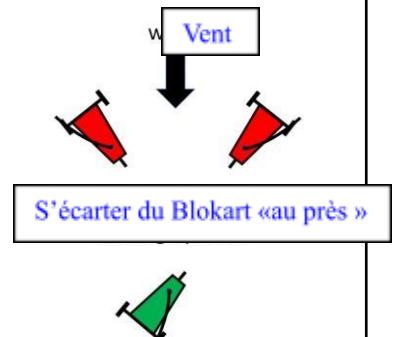
Nota : les règles écrites l'emportent sur les schémas en cas de contradiction .

Section 1 Règles de priorité de base

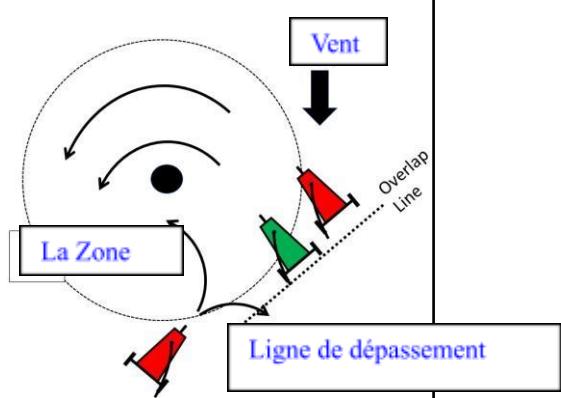
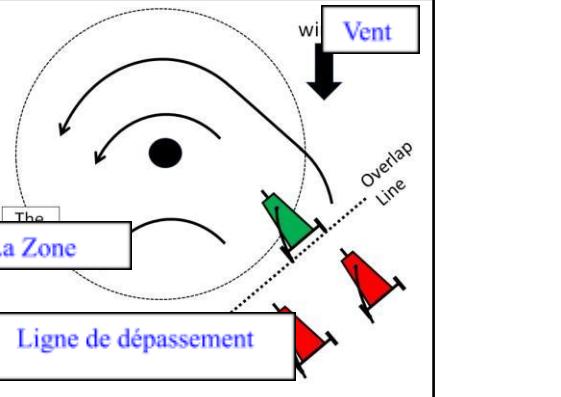
| Règle n° | Intitulé | Illustration |
|----------|---|--------------|
| E.1 | Règle de priorité fondamentale n°1 Blokarts sur des bords opposés Un blokart <i>Babord Amure</i> doit s'écartier d'un blokart <i>Tribord amure</i> . | |
| E.2 | Règle de priorité fondamentale n°2 Blokarts Sur le même bord – Dépassement : <i>Le Blokart qui est « au vent » doit rester à l'écart</i> <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>. | |
| E.3 | Règle de priorité fondamentale n°3 Blokarts sur le même bord sans dépassement <ul style="list-style-type: none"> Un Blokart qui est <i>Clairement derrière</i> doit s'écartier d'un Blokart qui est <i>Clairement devant</i> | |

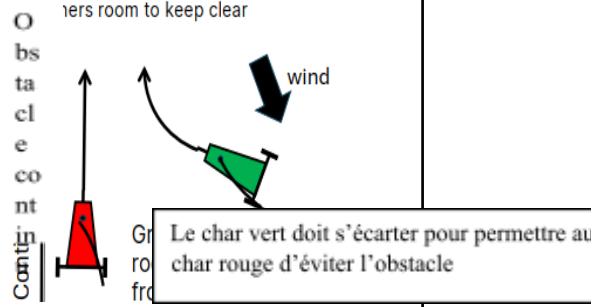
| | | |
|-----|---|---------------------------|
| E.4 | <p>Règle fondamentale n°4</p> <p>Éviter les collisions</p> <p>Un blokart doit éviter toute collision avec un autre blokart autant qu'il est possible, cependant :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Un blokart prioritaire n'a pas à agir pour éviter un choc jusqu'au moment où il est clair que l'autre Blokart ne va pas s'écartier. • 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 | 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'écartier. | Pas d'Image |
| E.6 | 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'écartier, à moins qu'il n'acquiert cette priorité suite à une action de l'autre Blokart. | Pas d'Image |
| E.7 | Virement ou Empannage Un Blokart qui <i>vire de bord</i> ou qui <i>empanne</i> doit s'écartier des autres Blokart jusqu'à ce qu'il soit sur sa nouvelle <i>trajectoire logique</i> . Si deux blokarts virent de bord ou empannent en même temps un blokart doit s'écartier du Blokart à sa droite . |  |
| E.8 | Au près/au vent Un Blokart sous un bord dénommé <i>au portant</i> doit s'écartier d'un Blokart sous un bord dénommé « <i>au près</i> », et les règles E1, E2, E3 cessent de s'appliquer. 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. |  |

Section 3 Aux Marques de Parcours et Obstacles

| Règle n°. | Intitulé | Illustrations |
|-----------|--|--|
| E.9 | <p>Marques de parcours et obstacles lors des dépassements</p> <p>Quand des Blokarts sur le même bord <i>se dépassant entrent dans la zone</i> :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Un blokart à l'extérieur doit <i>s'écartier</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 à l'extérieur doit encore 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'écartier</i> suivant la règle n°E6. <p>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'écartier</i> doit pour cela manquer <i>la marque</i> de parcours.</p> |  |
| 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, ou quand le blokart « <i>clairement en tête</i> » entre dans <i>la zone</i> :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Un Blokart « clairement derrière » doit s'écartier 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 « clairement derrière » doit continuer à s'écartier du Blokart qui était « clairement devant » même s'il |  |

| | | |
|-------|---|---|
| | <p>doit manquer la marque de parcours pour ce faire.</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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>. <p>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'écarte</i> doit pour cela manquer <i>la marque de parcours</i>.</p> | |
| E.1 1 | <p>Obstacle continu</p> <p>Quand des blokarts approchent un « <i>Obstacle continu</i> » le blokart à l'extérieur doit laisser de la place au blokart à l'intérieur entre lui et l'obstacle.</p> <p>Cette règle pour donner de l'espace prévaut sur les règles E1 et E2 (ce qui signifie qu'un concurrent ne peut être entraîné de force sur l'obstacle).</p> <p>Le concurrent à l'intérieur doit crier « <i>Obstacle</i> » ou « <i>place</i> » ou similaire (Room, De l'eau), alors l'autre concurrent doit alors donner de l'espace immédiatement.</p> <p>Si le blokart à l'intérieur doit virer ou empanner pour s'écarte de « <i>l'Obstacle continu</i> », le blokart à l'extérieur doit laisser au blokart à l'intérieur la place de le faire.</p> |  |
| E.12 | <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 a été signalée, il devra revenir, réparer toute pénalité requise par la partie F et re-terminer.</p> <p>Nota : Comme précisé à l'Annexe A, une marque de parcours n'inclut pas le drapeau hissé sur la marque.</p> | <p>Pas d'Illustration</p> |

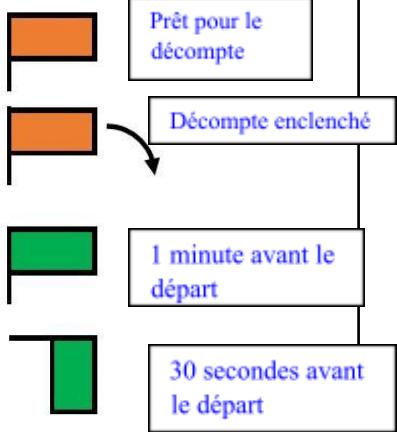
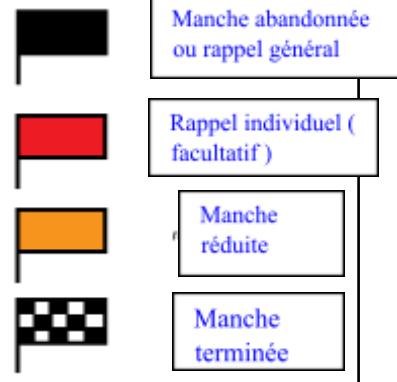
Section 4 Autres Règles de Navigation

| Règle n°. | Intitulé |
|-----------|--|
| E.13 | <p>Quitter ou sortir du Blokart</p> <p>Aucun concurrent ne doit sortir de son blokart sur le circuit 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 de son blokart pour le retirer de la course pour effectuer une réparation.</p> <p>Un <i>concurrent</i> ne doit pas recevoir d'assistance ni pour sortir de la course ni pour effectuer la <i>réparation</i>. En rejoignant la compétition, un concurrent ne doit pas s'écartez 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 a 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 avancer uniquement par le réglage de la voile ou en utilisant ses mains sur les pneus arrière. Les concurrents ne doivent pas toucher le sol pour propulser leur blokart.</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 courre pas, porter <i>assistance</i> à un concurrent qui courre, même par un conseil oral.</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 courrent pas et portent assistance à un concurrent en course peuvent être disqualifiés (DSQ) de la manche précédente ou de la suivante. 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 <i>concurrent</i> 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 <i>Briefing</i>.</p> |

Section 5 Procédures de course

| Règle n°. | Intitulé | Illustrations |
|-----------|---|----------------------------------|
| E.17 | <p>Procédure de départ :</p> <p>Les règles de départs de manche suivront les règles ci-après (peuvent être modifiées par des <i>instructions de course</i>, par <i>l'avis de course</i>, ou un <i>briefing</i>).</p> | <p>Pas d'illustration</p> |
| a) | <p>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. Tout dispositif de chronométrage est considéré comme un « <i>Obstacle</i> » et les règles E9 ,E10 et E11 s'appliquent.</p> | <p>Pas d'illustration</p> |
| b) | <p>Tous les concurrents doivent stationner dans l'aire de départ ou la grille de départ avant le signal de départ.</p> | <p>Pas d'illustration</p> |
| c) | <p><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).</p> | <p>Pas d'illustration</p> |

| | | |
|--|--|---|
| | <p>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, sans interférer avec les autres <i>concurrents</i>. Il ne sera pas considéré comme ayant démarré la course tant qu'il n'a pas franchi la ligne de départ en direction de la première marque de parcours après le signal de départ.</p> <p>Si cette ligne de départ s'intègre au parcours pour les tours suivants, on considérera que le concurrent aura démarré son 1^{er} tour lorsqu'il franchira cette ligne pour la 1^{ère} fois après le signal du départ.</p> | <p>Pas d'illustration</p> |
| | <p>e) 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'horizontale. Zéro (0) avant le départ, la manche commence, drapeau vert abaissé. <p>Le signal sonore l'emporte sur les autres signaux. La défaillance d'un signal visuel ou verbal ne peut faire l'objet d'une <i>réclamation</i> ;</p> |  |
| | <p>f) 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 Si un concurrent ne respecte pas les règles de sportivité et de comportement (A6 et A7) et que la réclamation est validée, le comité d'arbitrage pourra imposer une pénalité en fonction de la gravité de l'offense. Ceci peut inclure un avertissement, une pénalité en temps, la disqualification (DSQ), la Disqualification pour Grave Mauvais comportement (DGM), ou l'exclusion de la rencontre. Des détails sur l'incident peuvent être transmis au comité de l'IBRA, qui pourra imposer en plus d'autres sanctions au compétiteur, notamment un bannissement temporaire ou définitif de la Classe Blokart.

Nota : Un concurrent qui conteste sous la règle de sportivité ne peut se retirer de la manche (RAF) pour éviter une pénalité.

- F2 La sanction pour un *concurrent* qui ne respecte pas les règles des Parties B, C ou E (hors E16 et E17d) sera la Disqualification (DSQ) par le comité d'arbitrage après réclamation.

Les *commissaires de course* peuvent disqualifier des concurrents pour non respect des règles de la partie C et des règles E14, E15, E17b, et E17c, sans le convoquer, mais les compétiteurs peuvent porter réclamation pour une réparation, s'ils pensent que le commissaire de course a fait une erreur de jugement. Les *jaugeurs* peuvent aussi disqualifier un concurrent pour un manquement aux règles de la partie B.

- F3 Un concurrent peut réparer une infraction aux règles de navigation (Partie E) en réalisant un virage à 360° après l'incident, mais avant d'avoir fini, excepté pour les règles E13, E14, E15, E16, E17b, E17c et E17d (qui ne peuvent être réparées). Si le concurrent, malgré une pénalité, a obtenu un avantage significatif dans la course par son infraction, il doit se retirer de la course.

- 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*.

Nota : ceci ne s'applique qu'aux concurrents n'ayant pas franchi la ligne de départ lors des tours suivants.

- 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

Section 1 Réclamations

- 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 réparer sa pénalité comme le permet la règle F.3.

Si un *Officiel* soulève une Réclamation pour non respect du Code de Conduite, il doit en informer le *concurrent*, afin de lui permettre de faire amende honorable et de s'excuser, ce qui pourra être pris en compte pour déterminer une sanction. Les *concurrents* qui pensent avoir été désavantagés par une erreur ou une omission d'un *commissaire de course* soumettront une demande de compensation, plutôt qu'une réclamation envers l'officiel.

- G.2 Un concurrent réclamant (*Réclamant*) qui souhaite poursuivre sa *réclamation* doit remplir et déposer un formulaire de réclamation (en utilisant le formulaire prévu en Annexe E). La règle ou l'instruction visée comme enfreinte doit être clairement spécifiée. Le formulaire de réclamation doit être soumis à un commissaire de course ou toute personne désignée dans l'heure qui suit l'arrivée de la manche.
- 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 la réclamation est jugée fondée. Les commissaires de courses soumettant une réclamation ne sont pas tenus au paiement d'une caution.
- G.4 Le mis en cause sera notifié de la réclamation aussitôt que possible et le formulaire lui sera remis. Il pourra alors 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 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].
- G.6 Le *Comité de Réclamation* se réunira dès que possible et :
1. Confirmera la validité de la réclamation.
 2. Si c'est le cas, 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* peut présenter des témoins, un par un, qui peuvent être interrogés par toutes les parties.
 5. Le *mis en cause* peut présenter des témoins, un par un, qui peuvent être interrogés par toutes les parties.
 6. Les deux parties présentent leurs conclusions 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, suivant le paragraphe G8.

Section 2 Compensation

- G.7 Pour demander une compensation, soumettre un 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 autre *concurrent* n'ayant pas respecté une règle de la partie E.
 - Avoir aidé un autre concurrent.
- Lors de la soumission du formulaire, le dépôt d'une caution peut être demandé, qui sera remboursée si la demande est jugée fondée. Voir l'Annexe F pour le formulaire, et soumettre celui-ci à un *commissaire de course* ou à la personne désignée.
- G.8 Le *comité de réclamation* devra entendre la demande de compensation dès que possible et la demande pourra être validée notamment par (non exhaustif) :
- L'attribution pour cette course de sa Moyenne des points, calculée sur la moyenne de la série de manches, y compris celles abandonnées.
 - Une compensation en temps.
 - L'attribution de la vraie place qu'aurait obtenue le concurrent si l'incident n'avait pas eu lieu.

Partie H : Score

H1 les abréviations de classement suivantes sont utilisées pour rapporter les différentes situations suivantes :

- 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 Mauvais comportement (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 concurrents dans sa *division* qui ont démarré la manche.

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 à leur course.

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 inscrits +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 le premier qui obtient un meilleur score à la première différence gagne. 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.

ANNEXE A-Définitions

Assistance

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

Au portant

Au portant signifie progresser dans la direction du vent. Un bord de course *au portant* est un segment de parcours désigné par les *commissaires de course* ou le Blokart doit normalement naviguer en avant dans la même direction que le vent.

Au près

« *Au près* » s'entend globalement face au vent. Un bord dit « *Au près* » est un segment du parcours désigné par un officiel où un Blokart doit naviguer normalement en avant face 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'événement précisant les dates, accès, frais d'inscriptions, critères de participation, *Classes* et *Divisions* d'une régate ou d'un événement.

Babord amure

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

Blokart

Le Blokart complet assemblé, châssis compris, roue, mat, voile, Pulley whip.

Blokart extérieur

Un blokart est le blokart extérieur quand un autre blokart se trouve entre lui et une marque de parcours, ou un obstacle et qu'ils convergent ou se dépassent.

Blokart intérieur :

Un Blokart est un blokart intérieur quand il se trouve entre un autre blokart et une marque de parcours, ou un obstacle et qu'ils convergent ou se doublent.

Blokart International Limited (BIL)

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

Briefing

Mises à jour et clarifications verbales des règles, définitions des parcours faites aux concurrents lors d'une épreuve.

Châssis Blokart

Le Blokart assemblé avec ses roues, axes, guidon mais sans le mât, 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 précédent. L'autre Blokart est *clairement devant*.

Classe

Une catégorie comme définie en partie B des Règles, soit Production, soit Performance.

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*.

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 courir 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 de toute partie du *châssis blokart*.

Dépassement

Des Blokarts *se dépassent* quand des Blokarts sont sur le même bord (avec le vent venant du même côté) 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 (PRO)

Le *directeur de course* est 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* peuvent avoir différents PRO.

Division

Un groupe d'une *Classe* suivant le poids, la capacité, l'âge ou autre critère de compétition.

Dommage

La modification du fonctionnement d'une pièce causée par un impact ou une détérioration.

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* (ou *trajectoire logique*).

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'événement décrivant le déroulement de l'événement, 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 blokarts, 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*. Les drapeaux flottant sur une marque ne sont pas considérés comme faisant partie de la marque .

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.

Officiels (de la course)

Les personnes responsables du respect de la sportivité et de la sécurité d'une rencontre. Ceci inclut, sans exhaustivité : le Directeur de Course (PRO), les membres du comité de course, les contrôleurs, les commissaires de course et tout officiel désigné ayant le pouvoir de faire respecter les règles, de prendre des décisions ou d'imposer des pénalités.

Obstacle

Un obstacle est tout élément qu'un *blokart* ne peut franchir en toute sécurité, qui l'obligerait à s'arrêter en temps normal (par exemple sable mou), ou qui est désigné comme tel dans les *instructions de course*.

Obstacle continu

Les *Obstacles continu*s 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, pour manœuvrer rapidement et de manière convenable en se conformant à ses obligations en vertu de la partie E des règles.

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 vers sa fonction d'origine.

Rester à l'écart (s'écarte)

Un blokart reste à l'écart (ou s'écarte) 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 une collision.

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 blokarts.

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 - caractérisée par une colère et une hostilité sous-jacentes.

Virement de bord

Changer de bord en tournant face au vent jusqu'à avoir acquis une nouvelle *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*).

Annexe 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 (sameside as the blokartlogo’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



RIGHT OF WAY

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

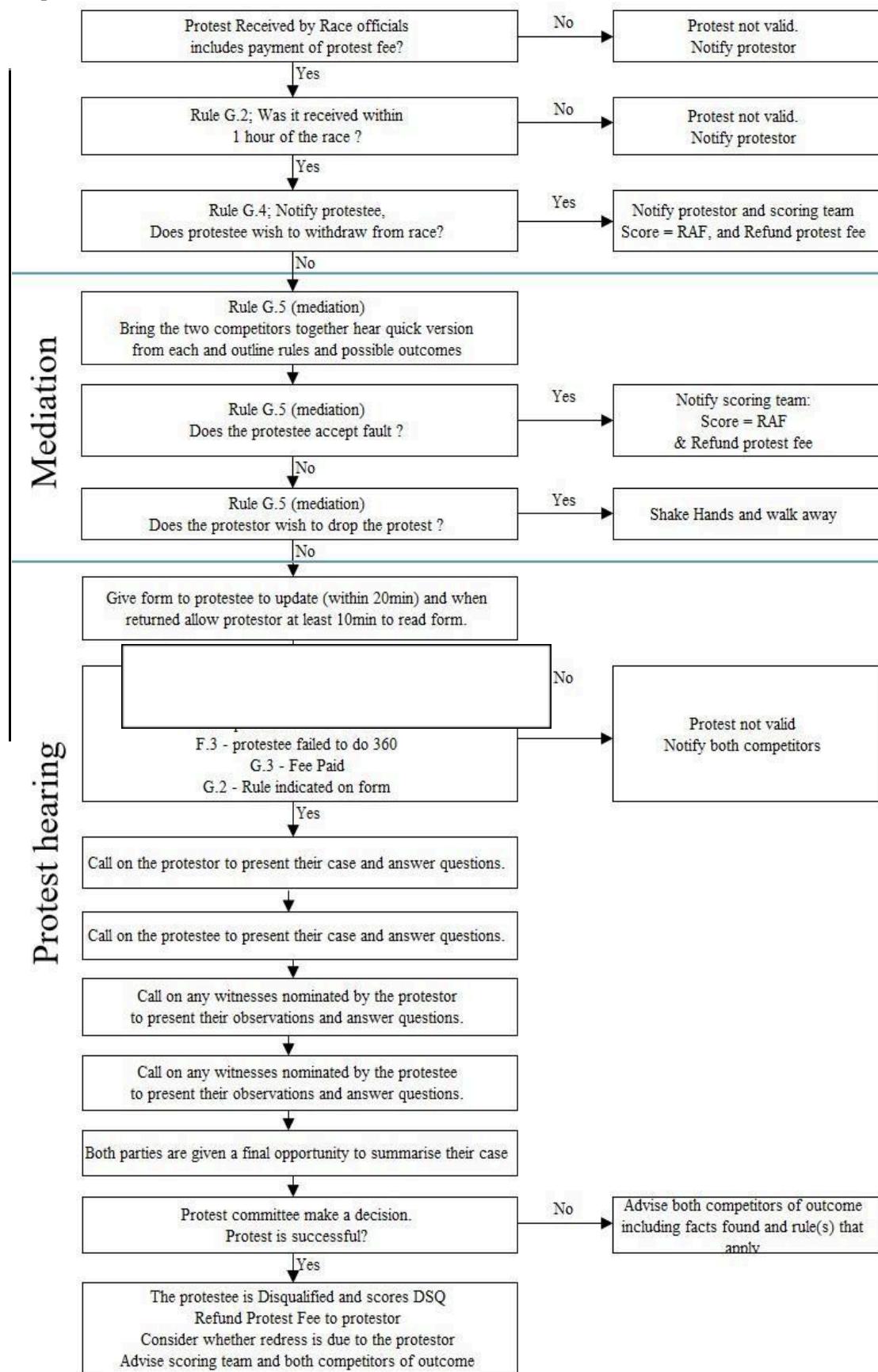
Annexe C – Scrutineers Check List – Example

| 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 used |
| 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 |
| 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 painted | 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 |
| 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 |
| | 100mm max of tape on mast tops | P / F | B.8.2 | | |
| B.4.3 | Masts in correct order | P / F | B.8.3 | Rearview 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 events only | P / F |
| B.4.4 | | | B.8.6 | | |
| B.4.5 | | | B.8.7 | | |
| B.4.6 | | | | | |
| B.4.7 | | | | | |
| B.4.8 | | | | | |
| B.4.9 | Pulley whip length ≥ 350mm | P / F | | Toe-in adjustors 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 – <i>Disabled competitors</i> | | |
| Part B Section 5 - Sails | | | Rule | Prompt | Pass / Fail |
| Rule | Prompt | Pass / Fail | B.9.1 | <i>Modifications allowed within the rules</i> | P / F |
| B.5.1 | BIL Sails to be unmodified | P / F | B.9.2 | <i>Modifications to be approved</i> | P / F |
| B.5.2 | Sails can be repaired but not recut or re-sewn | P / F | B.9.3 | <i>No Modification that gives an advantage</i> | 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 | Sailbattentensioners to be installed correctly | P / F | | IBRA Certificate number: | |
| B.5.5 | BIL Tensioners can be used | P / F | | | |
| B.5.6 | Battentensionerwebbing straps not modified | P / F | Part C – <i>Competitor safety rules</i> | | |
| B.5.7 | 150mm Sail Numbers as directed | P / F | Rule | Prompt | Pass / Fail |
| B.5.8 | Tell tails not effecting 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 |

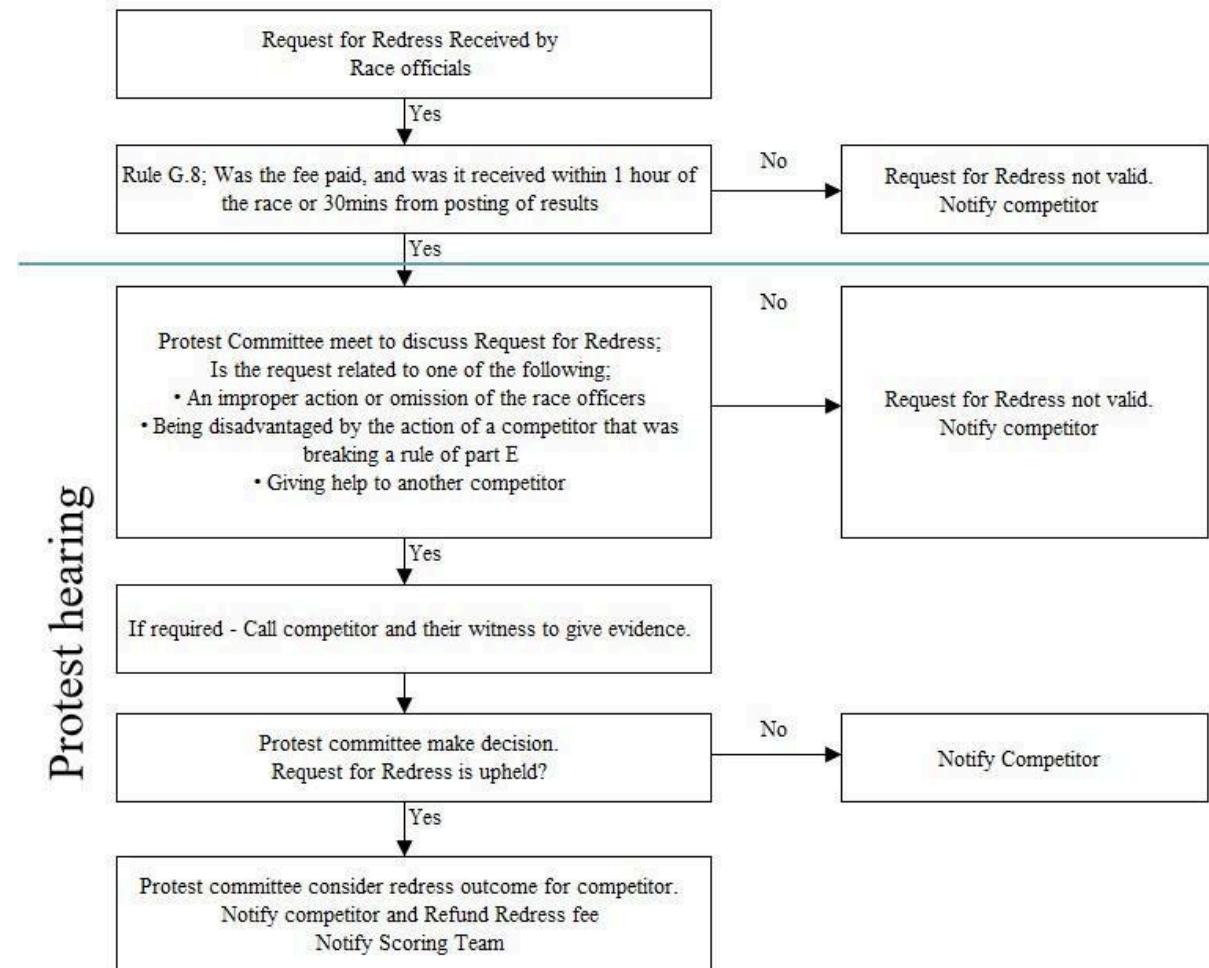
Annexe D1 – ProtestProcedure Flow Chart

Ce document est mis à disposition seulement comme un guide .En cas d'incohérence les règles des parties F et G prévalent



Annexe D2 – Request for Redress Flow Chart

Ce document est mis à disposition seulement comme un guide .En cas d'incohérence les règles des parties F et G prévalent



Annexe E – Formulaire de Réclamation

Événement..... Date.....

Competitor Details (réclamant competitor)

Nom..... Sail / pulley whip #.....

Mis en cause competitor

Nom..... Sail / pulley whip #.....

Relevant Race Particulars

Classe..... Manche/ Série

Règle non respectée :

Manche/ Série

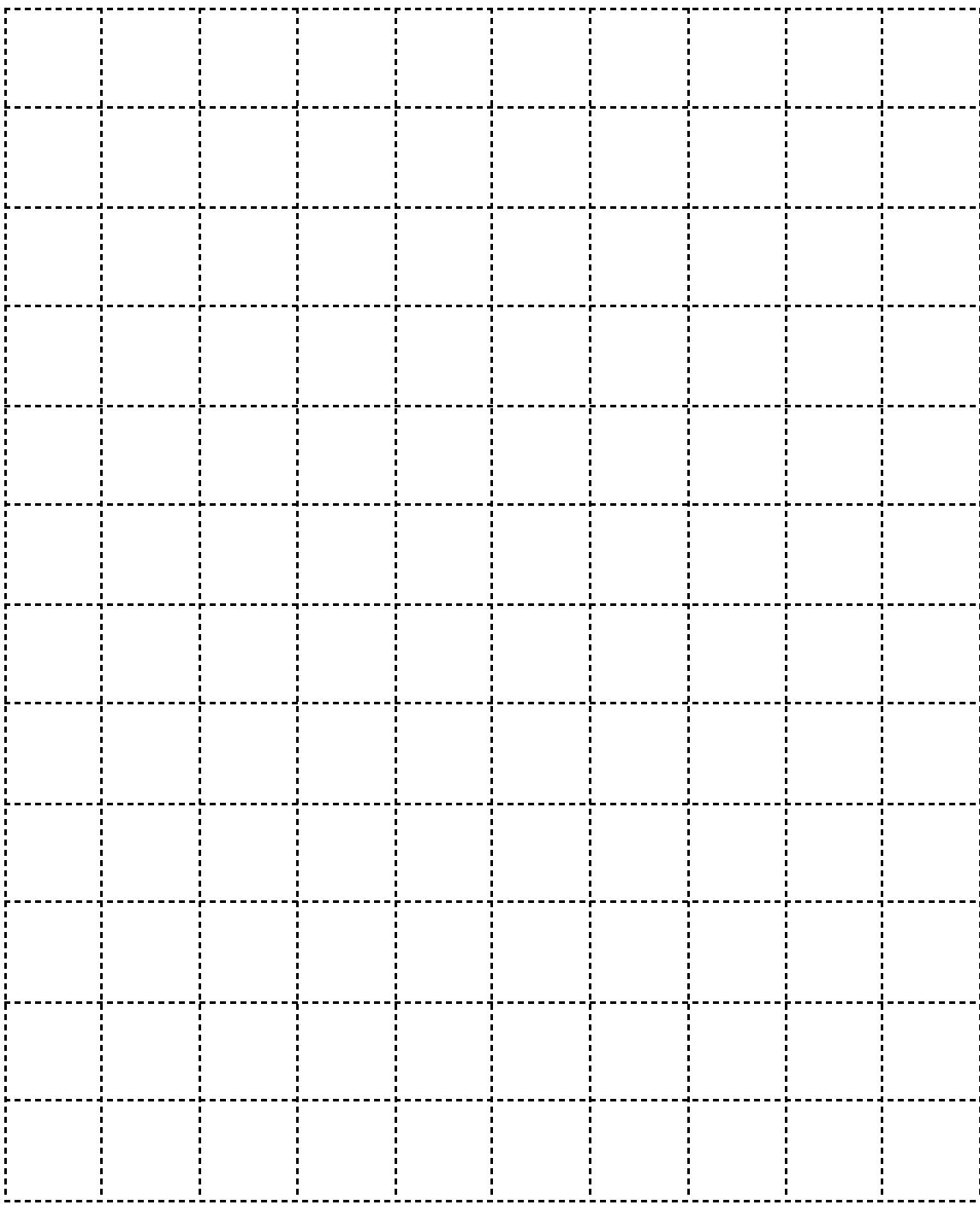
Règle non respectée

Description de l'incident par le réclamant :

Nom du témoin :

Diagramme de l'incident

(Indiquer le sens du vent, les marques de parcours, les obstacles, les autres concurrents).



Pour les Officiels uniquement

Heure à la fin de la manche

Payement reçu

Heure du reçu

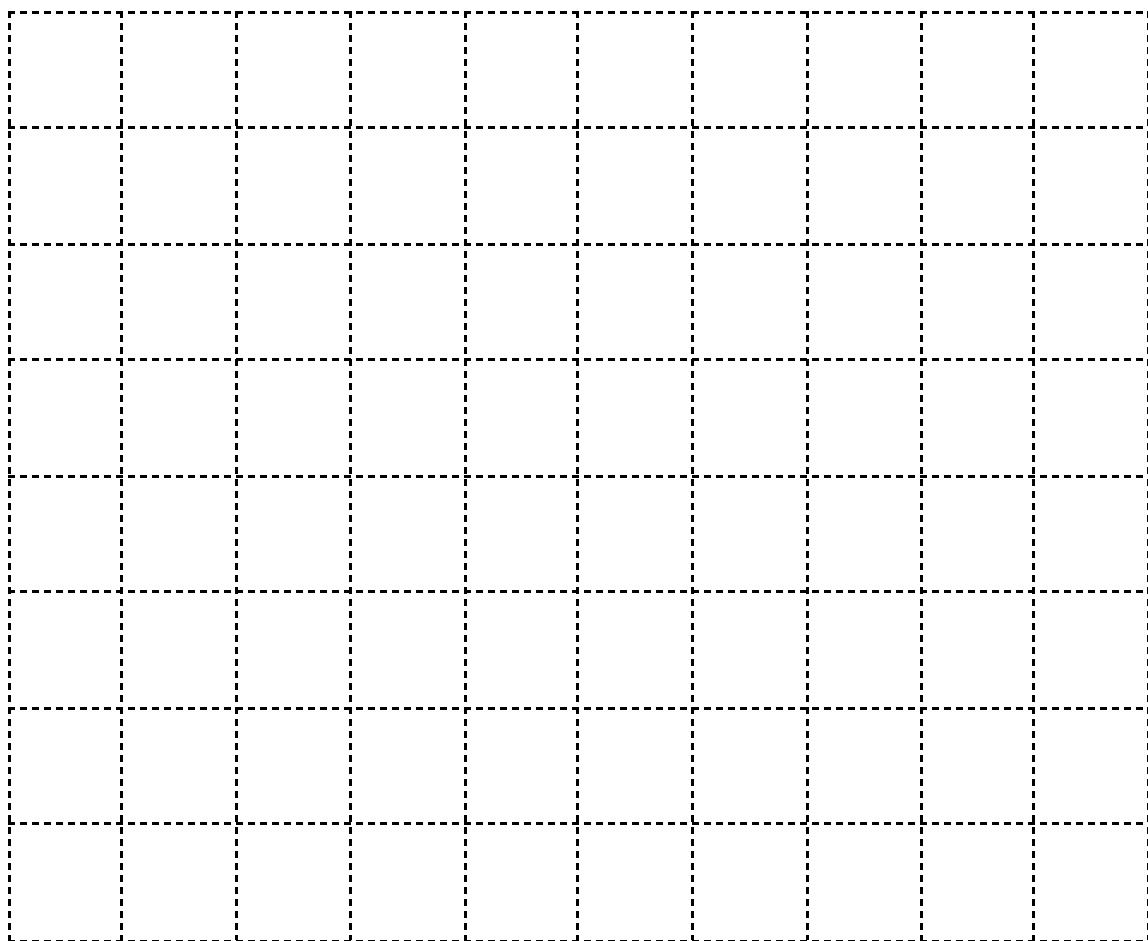
Par

Description de l'incident par le mis en cause :

Nom du témoin :

Diagramme de l'incident - s'il est différent de celui qui précède.

(Indiquer le sens du vent, les marques de parcours, les obstacles, les autres concurrents).

***Audition de la réclamation - Pour les Officiels uniquement******Faits***

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

Décision

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

Changements du classement :

Membres du comité *Signature*

Signature

Mise à jour du classement



Par :.....

Annexe F – Formulaire de Demande de compensation

Competitor requesting redress

Nom.....

Numéro de voile ou de pulley whip.....

Relevant Race Particulars

Classe.....

Manche / Numéro de la série.....

Raisons de la réclamation (en cocher une)

- Une erreur ou omission des Officiels
- Désavantage dû au non respect d'une règle de la Partie E par un autre compétiteur.
- Assistance à un autre compétiteur

Position établie lors des résultats

.....

Position que je pense avoir / aurait dû avoir

.....

Je réclame la compensation suivante (en cocher une) :

- La moyenne des points pour cette manche, selon la moyenne à la fin de la série de toutes les manches, mêmes celles abandonnées.
- Une compensation de temps.
- La place réelle que le compétiteur aurait dû avoir si l'incident n'avait pas eu lieu.

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

Décrire la réclamation / l'incident :

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

Nom.s du.es témoin.s :

.....
.....

Pour les Officiels uniquement

Heure à la fin de la manche

Payement reçu



Heure du reçu

Par

Audition pour compensation - For official use only

Faits

Décision

Changement du classement :

.....

Noms des membres du comité..... *Signature*

Signature

Mise à jour du classement



Par :