



International Blokart[®] Racing Association

Blokart[®] One Design Handbook

Traducción al castellano por Santi Oliver

Parte A – Intenciones como Clase de Diseño Único

- A.1 La de proporcionar a través de este manual a los pilotos de blokart y clubes afiliados, una base común sobre las que realizar los eventos locales, nacionales e internacionales.
- A.2 Si los clubes adoptan estas reglas para sus eventos locales, en particular cuando pilotos de otros clubes y/o países participan en dicho evento, se evitará al mínimo variaciones y/o cambios de última hora. Las modificaciones de las normas para eventos locales, nacionales e internacionales se haran de acuerdo a situaciones específicas de peligrosidad y se notificaran en un “Anuncio de Regata”. El “Anuncio de Regata” debe ser notificado en una fecha no inferior a 4 semanas antes del evento.
- A.3 La intención de la IBRA (International Blokart Racing Association), es de proveer un nivel cercano a la igualdad para sus pilotos a través de una reglamentación de “Diseño Único” para sus dos divisiones... “Production” (de serie) y “Performance” (modificados).

Parte B – Reglas del Equipamiento del blokart

- B.1 Cualquier elemento no mencionado específicamente por la siguiente normativa, deberá ser un producto de manufacturación estandar de B.I.L. (*blokart International Ltd.*) para la clase “Production”. Solo aplicable a la parte B de la normativa.
- B.2 Cualquier artículo no mencionado específicamente por la siguiente normativa, deberá ser un producto “Standart”, “BTech” or “Performance” de B.I.L. (*blokart International Ltd.*) manufacturado para la clase “Performance”. Solo aplicable a la parte B de la normativa.
- B.3 Solo se pueden utilizar los elementos que estén disponibles en el mercado al menos 3 meses antes de un evento, Es decir, no se podrán utilizar aquellos productos que, aunque producidos por BIL sean de prueba/ensayo o de limitada disponibilidad
- B.4 De acuerdo con la filosofía de “Diseño Único”, no se permitirán modificaciones ni adiciones que no estén especificadas en la siguiente lista. “Exclusion Específica” indica que las modificaciones están estrictamente prohibidas en las clases “Production” y “Performance”.

Regla	Descripción	Aplicable a:	
		Prod.	Perf.
B.5	General		
B.5.1	Ninguna parte de estas reglas se opone a la reparación de una pieza dañada, mientras la pieza reparada no se modifique de la original. Cuando una parte no pueda ser reparada sin que su función y rendimiento originales se vean afectados, será sustituida por una pieza original BIL.	SI	SI
B.5.2	Todas las modificaciones permitidas deberán llevarse a cabo de tal forma que no supongan una amenaza para la seguridad del piloto y de sus compañeros.	SI	SI
B.6	Chasis blokart	Prod.	Perf.
B.6.1	Se usarán chasis blokart producidos por BIL.	SI	SI
B.6.2	Barras de extensión para pies podrán ser utilizadas	SI	SI
B.6.3	La barra de apoyo de pies del chasis, podrá ser rebajada en 35mm. recortando ambos soportes frontales, para dar espacio si fuera necesario, a las piernas del piloto que así lo necesite al usar la barra extensora para pies o el POD.	SI	SI
B.6.4	El blokart podrá ser pintado, mientras la distribución del peso no sea modificada.	SI	SI
B.6.5	Los cinturones de seguridad deben de ser estandar BIL. Cinturones de seguridad diferentes a los estandar BIL deberán de ser aprobados por los oficiales de carrera. No se admitiran cinturones de seguridad cuyos componentes sean de plástico.	SI	SI
B.6.6	Frenos de escota pueden fijarse con pernos o remaches por lo que se pueden realizar agujeros. Los frenos de escota no necesitan ser BIL.	NO	SI
B.6.7	Gráficos de cualquier tipo, bien sean para publicidad o para decoración, se pueden colocar en cualquier lugar del chasis o POD. Los gráficos no necesitan ser BIL.	SI	SI
B.6.8	Cinta adhesiva de cualquier tipo podrá ser utilizada para mejorar el ajuste de piezas o mantener cualquier elemento en su lugar, siempre que su uso sea considerado seguro por los inspectores de la carrera. La cinta adhesiva no necesita ser BIL.	SI	SI

B.6.9	Rellenos y cojines pueden ser añadidos para proporcionar comodidad o evitar lesiones, siempre y cuando no afecten al rendimiento o la seguridad del blokart. El relleno o cojines no necesitan ser BIL.	SI	SI
B.7	Mástil y aparejos	Prod.	Perf.
B.7.1	Todas la secciones del mástil y botavara deben de ser BIL sin modificaciones.	SI	SI
B.7.2	Secciones de carbono pueden ser usadas.	NO	SI
B.7.3	Las secciones de mástil deben de ser ensambladas en el orden normal, especificado en las instrucciones.	SI	SI
B.7.4	Las secciones de botavara deberan ser estandar BIL.	SI	SI
B.7.5	Las barras de polea podrán ser recortadas hasta un mínimo de 350mm del largo total del tubo de fibra de vidrio.	SI	SI
B.7.6	La grúa de mástil “Performance” de BIL podrá ser utilizada para sujetar la vela al mástil.	NO	SI
B.7.7	Exclusión Específica: Refuerzo adicional de cualquier tipo para conferir mayor rigidez al mástil o botavara.	NO	NO
B.7.8	Exclusión Específica: Encolar, pegar o atornillar de cualquier modo las secciones de mástil o botavara.	NO	NO
B.8	Velas	Prod.	Perf.
B.8.1	Las velas deben de ser estandar BIL y no deben de ser modificadas.	SI	SI
B.8.2	Exclusión Específica: Las velas pueden ser recortadas, recosidas o modificadas en cualquier modo, excepto a efectos de reparación señalados en B5.1.	NO	NO
B.8.3	Los sables deben ser estandar BIL.	SI	SI
B.8.4	Ajustadores de sables BIL podrán ser utilizados y los sables podrán recortarse.	SI	SI
B.8.5	Los sables podrán ser alterados para modificar su grueso.	NO	SI
B.8.6	Exclusión Específica: Las cintas ajustadoras de sables en las velas pre 2008 podrán ser modificadas.	NO	NO
B.8.7	Los números en las velas, cuando sean requeridos por la organización en las instrucciones del evento o en el “Anuncio de Regata”, deberan ser claramente emplazados en el lado del logo de blokart en un color que contraste con el fondo de la vela. Los números no necesitan ser estandar BIL.	SI	SI
B.8.8	Los números en las velas podrán ser el número de chasis o el número de carrera proporcionado por el club.	SI	SI
B.8.9	Los números de las velas tendrán una altura mínima de 150mm.	SI	SI
B.8.10	Los oficiales de la carrera podrán decidir un método alternativo para la numeración de los carros.	SI	SI
B.8.11	Los “catavientos” podrán ser instalados en la vela en cualquier posición mientras no se corte la vela o afecte a la integridad de esta en cualquier aspecto. Los “catavientos” no necesitan ser BIL.	SI	SI
B.8.12	2 sables extra se pueden instalar entre cada sable estandar. Estos sables no deben exceder de 400mm. desde el borde de la vela y deberán ser instalados aplicando tela adhesiva sobre ellos. Los sables extra no necesitan ser BIL.	SI	SI
B.8.13	Gráficos de cualquier clase como publicidad o decoración pueden ser colocados en la vela mientras no cubran los logos y números de carrera.	SI	SI

B.9	Ruedas, ejes y rodamientos	Prod.	Perf.
B.9.1	Las llantas deberán ser BIL y no deben de ser modificadas.	SI	SI
B.9.2	Los neumáticos pueden ser de cualquier marca, mientras no excedan más 20 mm. el diametro exterior de las suministradas por BIL (4.00-6).	SI	SI
B.9.3	Exclusión Específica: Los neumáticos pueden ser modificados (recortados).	NO	NO
B.9.4	Las ruedas pueden ser equilibradas. Los pesos para el equilibrado no necesitan ser BIL.	SI	SI
B.9.5	El eje metálico de las rueda trasera debe de ser producción estandar BIL y no puede ser modificado.	SI	SI
B.9.6	El eje metálico puede ser enderezado.	SI	SI
B.9.7	El “Big fork” puede ser utilizado para montar una rueda trasera en el lugar de la delantera.	NO	SI
B.9.8	Los ejes de fibra de vidrio deben de ser estandar BIL y no deben ser modificados.	SI	SI
B.9.9	Los ejes de fibra de vidrio pueden ser reparados sin alterar su longitud y flexibilidad.	SI	SI
B.9.10	Los rodamientos deben ser equivalentes a los usados por BIL y sus medidas no pueden ser modificadas. BIL suministra las medidas 6201, 6202 y 6003.	SI	SI
B.9.11	Los rodamientos se pueden limpiar, siempre que los sellos originales se mantengan sin en el lado expuesto al exterior de la llanta.	SI	SI
B.9.12	Se pueden montar rodamientos con sello de goma (RS).	SI	SI
B.9.13	Se pueden montar rodamientos con sello metálico (Z).	SI	SI
B.9.14	Exclusión Específica: Rodamientos cerámicos se pueden usar.	NO	NO
B.10	Aparejos	Prod.	Perf.
B.10.1	Los sistemas de “downhaul” (tricadrizas) y escota deberán ser estandar BIL y permanecer sin modificar.	SI	NO
B.10.2	El sistema de “downhaul” puede ser modificado, mientras no exceda una relación de 6:1. Los sistemas de “downhaul” no necesitan ser BIL.	NO	SI
B.10.3	Los elementos de la escota (no la escota) pueden ser modificados.	NO	SI
B.10.4	La escota puede ser de cualquier tipo mientras su diámetro no sea inferior a 6 mm.	NO	SI
B.10.5	Un freno puede ser utilizado para la escota. El freno no necesita ser BIL.	NO	SI
B.10.6	Una polea “ratchet” puede ser utilizada para el manejo de la escota. La polea “ratchet” no necesita ser BIL.	SI	SI
B.10.7	Exclusión Específica: Aparejo adicional puede ser añadido.	NO	NO
B.11	Equipamiento Adicional	Prod.	Perf.
B.11.1	Cualquier instrumento o indicador puede ser utilizado. Los instrumentos e indicadores no necesitan ser BIL.	SI	SI
B.11.2	Espejos retrovisores pueden ser utilizados.	SI	SI
B.11.3	Un transponder o equipamiento similar para competición suministrado por el comite de carreras, podrá ser utilizado.	SI	SI
B.11.4	El POD suministrado por BIL puede ser utilizado.	NO	SI
B.11.5	Cuchillas para hielo suministradas BIL pueden ser utilizadas.	SI	SI

B.11.6	Exclusión Específica: Ajustadores para la caída de rueda pueden ser usados en combinación con esta.	NO	NO
B.11.7	Exclusión Específica: Utilizar pesos para incrementar y modificar la distribución del peso del blokart.	NO	NO

B.11.11	Exclusión Específica: Otro equipamiento adicional no mencionado anteriormente, puede ser añadido a un blokart.	NO	NO
B.12	Competidores con Movilidad Reducida	Prod.	Perf.
B.12.1	Cualquier modificación relevante a las normas anteriores referentes a las clases “production” y “performance” pueden ser realizadas ante una discapacidad. No se requiere aprobación para estas modificaciones.	SI	SI
B.12.2	Las exenciones a las reglas anteriores se permiten para pilotos con discapacidad, pero deberán ser aprobadas por el comité de competición del día.	SI	SI
B.12.3	Las exenciones no se concederán, cuando una modificación provee de una ventaja extra al piloto discapacitado sobre los otros competidores.	SI	SI
B.12.4	Un competidor con discapacidad podrá solicitar un certificado de la IBRA aprobando formalmente una modificación específica. Este certificado será aceptado por el comité de carrera del día, siempre que el competidor aporte la certeza para la aceptación de dicha modificación.	SI	SI

Parte C – Competidores y Reglas de Seguridad

- C.1 Todos los competidores deben hacer uso de un casco aprobado.
- C.2 Todos los competidores deben hacer uso del cinturón de seguridad en todo momento.
- C.3 Todos los competidores deben de hacer uso de calzado cerrado.
- C.4 No se llevarán accesorios que se puedan caer del carro durante la carrera.
- C.5 Un competidor deberá proporcionar toda ayuda posible a cualquier persona en peligro.



Parte D – Escrutinio

- D.1 Todos los blokarts deben de ser inspeccionados antes de las carreras por los oficiales de la misma. Los blokarts serán conducidos al area de inspección por sus respectivos pilotos, que deberán permanecer presentes hasta que se haya realizado la inspección.
- D.2 Cualquier blokart podrá ser inspeccionado en cualquier momento durante la competición por los oficiales de carrera.
- D.3 Cualquier blokart descalificado de una carrera debido a una infracción del equipamiento, mantendrá esta penalización durante el evento.



Parte E – Reglas de Navegación

- E.1 Todo piloto deberá competir en cumplimiento de los principios reconocidos de deportividad y juego limpio. Un competidor puede ser penalizado por esta regla solo si se establece claramente que estos principios han sido violados.
- E.2 Al participar en una carrera realizada en virtud de las normas IBRA, todo competidor está de acuerdo en:
- regirse por las presentes normas
 - aceptar las sanciones impuestas y otras medidas adoptadas en virtud de las normas
 - con respecto por dichas determinaciones, a no recurrir a cualquier otro tribunal o corte no esten previstos en esta normativa
- E.3 Cada competidor es responsable de su propia decisión de participar o continuar participando en cualquier evento.
- E.4 Cuando se encuentren dos blokarts rodando en sentido opuesto mientras se dirigen hacia el viento (bordadas opuestas), el blokart con el viento proveniente de la izquierda dejará paso al blokart proveniente de la derecha. Un blokart está amurado a babor (“port tack”) cuando el viento proviene de su izquierda (“left”) o babor (“port”). Del mismo modo, un blokart está amurado a estribor (“starboard tack”) cuando el viento viene de su derecha (“right”) o estribor (“starboard”).
- E.5 Un blokart amurado a estribor virando a babor para pasar una baliza no renunciará a sus derechos bajo E-12.
- E.6 Cuando se encuentren blokarts comprometidos en el mismo bordo (rumbo hacia el viento), el blokart de barlovento (“windward”, lado del cual viene el viento) se mantendrá separado del blokart de sotavento (“leeward”, lado protegido del viento). Dos blokarts se consideran comprometidos cuando están en la misma bordada y cualquier parte de la rueda delantera de uno de ellos está a la altura o a superado la rueda trasera del otro.
- E.7 Cuando se encuentren blokarts en el mismo bordo y no se solapen claramente, el blokart de detrás mantendrá una distancia de seguridad respecto al de delante (proa).
- E.8 Un blokart mantendrá la distancia respecto a los blokarts a los que adelanta ciñendo (hacia el viento), hasta que se finalice la maniobra y se pueda incorporar a su rumbo debido. Si dos blokart viran al mismo tiempo el blokart de la izquierda deberá dejar espacio al blokart de la derecha.
- E.9 Un blokart deberá de evitar el contacto con otro blokart si eso es razonablemente posible. Sin embargo:
- Un blokart con derecho de paso no necesita evitar el contacto hasta que esté claro que el otro blokart no va a dejar paso.
 - Un derecho de paso no se penalizará con el presente artículo a menos que exista un contacto que cause daño o perjuicio.
- E.10 Cuando un blokart adquiere derecho de paso, deberá inicialmente dar espacio a los demás para que se mantengan separados de él. A menos que ese derecho de paso se obtenga de las acciones del otro.

- E.11 Cuando un blokart con derecho de paso, cambia de rumbo, deberá dejar espacio al otro blokart para que este pueda mantenerse separado.
- E.12 Cuando dos blokart comprometidos llegan a la zona de preferencia, de un radio de 20 metros (o la distancia que haya determinado la organización de la carrera) de una baliza u obstrucción, el que tiene una posición interior de compromiso deberá gritar “!PASO!” (“ROOM!”) y pasar la baliza u obstrucción de la forma más deportiva posible, sin utilizar más espacio que el necesario para hacerlo de forma segura. Cualquier blokart comprometido en la parte externa, debe de dejar espacio suficiente para que esto ocurra. Después de superar la baliza u obstáculo esta regla deja de tener efecto, sin embargo, el blokart con derecho de paso deberá dejar espacio suficiente al otro blokart para mantenerse separado. Cuando esta regla está vigente, la norma de babor-estribor (izquierda-derecha) se deja de aplicar hasta que ambos blokart están fuera de la zona de preferencia.
- E.13 Cuando un blokart más rápido da alcance a otro más lento en una zona de preferencia o dentro de los 20 metros alrededor de un obstáculo, deberá de adelantar solo por el exterior, si al hacerlo el blokart más rápido establece un compromiso camino de la siguiente zona de preferencia u obstáculo se aplicará la regla E.12 (la zona de 20 metros podrá ser modificada por las reglas de carrera para adaptarse a las condiciones específicas locales).
- E.14 Las reglas para el procedimiento de la salida serán definidas por el comité de regatas en las instrucciones que se dan a los competidores antes de la carrera.
- E.15 Ningún piloto saldrá de su blokart durante una carrera a menos que así se lo indique un oficial o para prestar auxilio a otro piloto que así lo necesite.
- E.16 Un blokart deberá impulsarse solo por el manejo de la vela o por el piloto que empujará con las manos los neumáticos traseros. Los pilotos no deben de tocar con ninguna parte de su cuerpo el suelo con el fin de impulsar sus blokart.

Parte F – Protestas

F.1 Un piloto que desee protestar contra otro piloto deberá indicar la protesta, si es posible, en el momento del incidente para dar la oportunidad al otro piloto de dar un giro de 360° de penalización.

F.2 Si el supuesto infractor no realiza un giro de 360° de penalización, el piloto que desee realizar la protesta deberá presentar un formulario proporcionado por el comité de regatas (Apéndice 1). El formulario no debe ser presentado no más tarde de una hora desde el momento del incidente.

F.3 El piloto que presenta la protesta, deberá de abonar al oficial de regata, una cantidad estipulada en las instrucciones de regata, al presentar el formulario de protesta.

F.4 El piloto que presenta la protesta, deberá indicar que regla se ha infringido en el espacio indicado para ello en el formulario de protesta.

F.5 El oficial de carrera notificará de la protesta al piloto objeto de la misma, tras lo cual el piloto podrá decidir si opta por retirarse de la carrera, contando así como abandono en la clasificación (DNF), o pedir mediación como se describe en F6 o completar la parte del formulario de protesta que le corresponde para su defensa.

F.6 El manifestante de la protesta y el presunto infractor, previo a un comité de protesta completo irá a una mediación entre ellos y un portavoz del comité de protesta con el que esbozarán los resultados posibles basados en los procedimientos y normas. En ese momento el manifestante puede retirar la protesta o el presunto infractor puede optar por proseguir con las acciones especificadas en F6. Un comité de protesta se formará a partir del comité de carreras en el mismo día, pero no antes de 30 minutos después de que el presunto infractor sea notificado.

F.7 El comité de protesta escuchará primero al manifestante que tendrá la oportunidad de presentar un testigo, dándole la misma oportunidad al presunto infractor. El comité de protesta debatirá, tomará una decisión e informará a ambas partes de su decisión que será inapelable.

F.8 Una petición para corregir una posición de llegada o la decisión del comité de carreras que considere corregir la posición de llegada de un piloto, que por causas ajenas a él/ella, a realizado una posición de llegada significativamente peor de lo que le correspondería, se le concederá por escrito al oficial de carrera de la manga en cuestión. Las causas pueden ser por:

- Una acción incorrecta u omisión de acción por parte del comité de carrera.
- Daño físico a causa de la acción de un blokart que haya infringido alguna de las reglas de la Parte E.
- Dar ayuda a otro competidor.
- Un blokart que haya sido penalizado por alguna regla de la Parte E.

La compensación, cuando se conceda, no estará limitada a:

1. promedio de puntos para esa carrera (sacado del promedio del total de las mangas).
2. una compensación de tiempo, o
3. posición real que habría ocupado el blokart si el incidente no hubiera ocurrido.

Los puntos obtenidos por los demás blokart permanecieran sin alterar (p.e. habrán 2 cuartas posiciones o similares)

Parte G – Penalizaciones

- G.1 Un competidor que cruce la línea de salida antes de tiempo, deberá de cruzar la línea de salida de nuevo. La línea de salida podrá ser cruzada de nuevo en cualquier posición mientras que no interfiera en la maniobra de salida de los demás blokarts. A un competidor no se le considerará que haya salido, hasta que haya cruzado la línea de salida tras la señal de partida.
- G.2 A un competidor no se le considerará haber completado una carrera, si no rodea las marcas en el orden adecuado a la dirección de la carrera.
- G.3 Un competidor que toque una baliza de giro con su blokart, deberá realizar un giro de penalización de 360° tan pronto como le sea posible.
- G.4 Un competidor sancionado en carrera puede evitar penalizaciones contempladas en la reglamentación, realizando un giro de 360° tan pronto como sea posible tras el incidente, excepto por una violación de la regla G.1.
- G.5 Un competidor realizando un giro de penalización de 360° no tiene ninguno de los derechos de paso contemplados en la reglamentación y debe interferir en el paso de los demás competidores.
- G.6 Un comité de protesta puede imponer cualquier sanción que considere oportuna. Puede incluir, pero no estar limitado a:
- penalización de tiempo
 - penalización de puntos
 - descalificación

Anexo 1 - Formulario Protesta Blokart

Datos del Competitor

Competidor que formula la protesta

Nombre.....

Dorsal.....

Competidor objeto de la protesta

Nombre

Dorsal

Datos carrera

Categoría

Manga n°

Evidencias del competidor que formula la protesta

Descripción del incidente, incluya claramente que regla se ha infringido:

Regla infringida:

Descripción del incidente:

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

Nombre del testigo:

Diagrama del incidente:



Evidencias del competidor objeto de la protesta

Descripción del incidente:

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....



.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

Nombre del testigo:

Diagrama del incidente:



Decision del comité de protesta.

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....



