

Mitjet 2L

ENDURANCE

mitjetendurance.com



REGLEMENT GENERAL ET SPORTIF 2014



Une Organisation
Max Mamers Management





MITJET 2L ENDURANCE - SAISON 2014 - REGLEMENT GENERAL ET SPORTIF

ARTICLE 1 - ORGANISATION

La société M3 est le promoteur et l'organisateur du Mitjet 2L Endurance 2014, conformément aux prescriptions du code sportif international 2014 de la FIA, aux prescriptions sportives 2014 de la FFSA, du présent règlement sportif et éventuellement du règlement particulier, auxquels tous les participants s'engagent à se soumettre par le seul fait de leur inscription. Chaque membre des équipes engagées doit avoir pris connaissance de la totalité du règlement et de ses annexes.

La société VIP CHALLENGE est le fournisseur technique exclusif des pièces détachées homologuées pour le Mitjet 2L Endurance.

M3

ZAC de Bridal - BP 11
19130 OBJAT
Tél. : +33 5 55 25 27 26
Fax : +33 5 55 25 28 37
E-mail : ben-abdel@wanadoo.fr

VIP CHALLENGE

ZA de Longuetterre
7 allée de Longuetterre
31850 MONTRABE
Tél. : +33 5 34 25 85 58
Fax : +33 5 34 25 79 61
E-mail : vip-challenge@wanadoo.fr

Le présent règlement a été enregistré par la FFSA sous le permis d'organisation n° C40 en date du 13/02/2014.

M3 est investi de tous les pouvoirs pour l'organisation de la série d'épreuves.

Le Mitjet 2L Endurance 2014 se déroulera sur 7 meetings :

- 29 mars : Le Mans Bugatti
- 12 avril : Dijon
- 31 mai : Val de Vienne
- 22 juin : Magny Cours
- 20 septembre : Castellet
- 4 octobre : Ledenon
- 18 octobre : Nogaro

Les dates ci-dessus sont données à titre indicatif et susceptibles de modifications.





ARTICLE 2 - ENGAGEMENT

2.1 INSCRIPTION SUR INVITATION

Les courses du Mitjet 2L Endurance sont des courses privées, sur invitation. Une invitation donnée en année N n'octroie aucun droit d'invitation en année N+1.

Tous les pilotes devront impérativement s'acquitter du droit d'inscription auprès de M3 :

	Prix à la course	Prix à la saison
29 mars : Le Mans Bugatti	3 480,00 € HT	3 200,00 € HT
12 avril : Dijon	3 000,00 € HT	2 800,00 € HT
31 mai : Val de Vienne	3 000,00 € HT	2 800,00 € HT
22 juin : Magny Cours	3 840,00 € HT	3 500,00 € HT
20 septembre : Castellet	3 480,00 € HT	3 200,00 € HT
4 octobre : Ledenon	2 640,00 € HT	2 500,00 € HT
18 octobre : Nogaro	3 000,00 € HT	2 800,00 € HT

Les frais d'inscription resteront acquis à M3, même si le participant ne prend pas le départ. Il ne sera accordé aucun remboursement, ni total, ni partiel, aux participants exclus de la course par la Direction de Course ou par M3.

M3 se réserve le droit de refuser toute participation.

Les inscriptions sont personnelles et attribuées intuitu personae, par conséquent elles ne peuvent être cédées ou revendues.

2.2 VERIFICATIONS ADMINISTRATIVES DES PILOTES

Tous les pilotes devront être détenteur d'une licence internationale, nationale ou régionale concurrent conducteur auto en cours de validité et émise par la FFSA ou d'un Titre de Participation Régional Circuit. En Mitjet 2L Endurance, le type de licence minimum requis sera le Titre de Participation Régional Circuit.

Seules les licences ou les titres de participation délivrés par la FFSA peuvent être acceptés.

Une fois l'ensemble de ces obligations remplies, sans exception possible, le pilote pourra accéder aux essais qualificatifs. Le manquement à l'une d'elles est synonyme d'exclusion.

2.3 EQUIPEMENTS DES PILOTES

Le port d'une combinaison, d'un casque, d'un Hans, de gants, de chaussures et d'une cagoule, satisfaisant aux normes en vigueur de la FFSA, est obligatoire pendant les essais officiels ou non et les courses. Ceci est valable pour tous les pilotes.

ARTICLE 3 - VOITURES ET EQUIPEMENTS

3.1 GENERALITES

Un pilote ne pourra utiliser qu'une seule voiture par épreuve. A tout instant la voiture devra être conforme aux règlements techniques et sportifs en vigueur.





3.2 VOITURES ADMISES

Le Mitjet 2L Endurance est réservé exclusivement aux Mitjet 2L Endurance et acceptées par M3. Le Mitjet 2L Endurance est ouvert aux voitures monoplaces et biplaces. Les courses se dérouleront avec un seul pilote à bord, tous les passagers étant formellement interdits. M3 se réserve le droit de refuser toute voiture.

3.3 CARBURANT - PNEUMATIQUES - EQUIPEMENTS

3.3.1 CARBURANT : Tout stockage de carburant est formellement interdit sur l'ensemble de chaque site.

Seul le carburant distribué sur place par Team FJ est autorisé. Tout additif est interdit.

3.3.2 PNEUMATIQUES : Les concurrents du Le Mitjet 2L Endurance doivent obligatoirement utiliser les pneus fournis par M3 dans les dimensions indiquées dans le règlement technique du Mitjet 2L Endurance 2014.

3.3.3 TRANSPONDEUR : Les concurrents devront équiper leur voiture d'un transpondeur filaire Prottime Elite (possibilité de le commander directement via M3).

3.4 NUMERO DE COURSE

Chaque équipage participant pourra choisir son numéro de course et le conserver tant qu'il participera au Mitjet 2L Endurance et ce malgré le classement des saisons passées.

Les numéros doivent obligatoirement être apposés avant les vérifications techniques et doivent être présents durant toute la durée du meeting.

Un emplacement minimum de 50 cm x 50 cm devra être prévu pour les numéros sur les deux flancs de la voiture, entre les ailes avant et arrière, de manière à ce qu'ils soient lisibles par l'équipe de chronométrage ainsi que par la direction de course.

ARTICLE 4 - PUBLICITE

4.1 Les emplacements suivants sont réservés à la publicité obligatoire de M3 :

- le bandeau de pare-brise
- tout le bas de caisse de la voiture aussi bien sur les flancs que sur le devant et l'arrière sur une hauteur de 15 cm mesurée depuis le bas de la carrosserie
- la bande supérieure (hauteur de 12 cm) de la lunette arrière
- l'arrière de l'aileron du capot arrière
- les numéros de portières

4.2 Les autocollants fournis dans le cadre de la publicité obligatoire doivent être apposés aux endroits prévus, tels qu'ils sont livrés, sans modification de fond, de format ou de coloris. Ils seront fournis par M3. Chaque équipage est responsable de la pose de la publicité obligatoire.

4.3 Cette publicité doit être appliquée avant la vérification technique et doit rester en place tout le week-end.

L'accès de la piste pourra être refusé à tout véhicule contrevenant et sa mise en conformité exigée avant de reprendre part au meeting. En cas d'absence d'une ou des publicités lors des essais, la voiture prendra le départ en fond de grille ; en cas d'absence de celle-ci pendant la course, la voiture sera irrévocablement exclue.





4.4 Aucune publicité allant à l'encontre ou étant en opposition avec l'un des annonceurs de M3 ne sera autorisée tant sur les voitures que sur les combinaisons, casques ou gants, sous peine d'exclusion.

ARTICLE 5 - SITE ET INFRASTRUCTURES

5.1 VOIE DES STANDS

La vitesse est limitée à 50 km/h dans la voie des stands sous peine de pénalités.

5.2 STANDS ET Paddock

Un espace technique sera établi sur les circuits : boxes et arrières de boxes ; l'équipe s'engage à y mettre sa voiture pendant le meeting, entre chaque séance d'essais, avant le départ et après l'arrivée de chaque manche ou épreuve. Cette disposition ne déroge pas aux règles du parc fermé. Cet espace technique pourra également, suivant le règlement particulier de l'épreuve, être placé sous régime de parc fermé durant certaines périodes. Aucun travail de mécanique ne sera toléré en dehors de cette zone ou sous régime de parc fermé, sauf autorisation de M3. Tout manquement à ce point du règlement sera passible d'exclusion de la course, de la manche ou du meeting.

Lors de chaque épreuve, si la direction de course le souhaite, un parc fermé de 30 minutes sera organisé à l'issue de la course.

Aucun auvent n'est autorisé à l'arrière des stands, sauf dérogation de M3.

Aucune structure réceptive, sous quelque forme que ce soit (tente, auvent, etc.) n'est autorisée dans le paddock. Seule M3 pourra octroyer des dérogations à cette règle.

ARTICLE 6 - DEROULEMENT DES EPREUVES

6.1 HORAIRES

Les horaires détaillés de chaque épreuve seront consignés dans le règlement particulier de celle-ci.

6.2 VERIFICATIONS ADMINISTRATIVES

Tous les pilotes devront se présenter aux vérifications administratives avec leur licence. Au plus tard 3 heures avant le début du briefing, chaque concurrent devra avoir remis à l'organisation le document d'engagement à l'épreuve.

6.3 VERIFICATIONS TECHNIQUES

Tous les véhicules doivent être présentés au contrôle technique.

6.4 BRIEFING

Tous les pilotes doivent impérativement être présents durant toute la durée du briefing. Une feuille de présence devra être signée par tous les pilotes présents.

Toute absence au briefing sera passible d'une amende de 150 € selon les prescriptions générales de la FFSA.





6.5 ESSAIS

Chaque équipe doit avoir pris part aux essais à raison d'un minimum de 1 tour chronométré par pilote. Le contrôle de la présence du pilote sera vérifié par les commissaires. Sauf dérogation accordée par la Direction de Course, tout pilote qui arrive après les séances d'essais ne pourra prendre part à l'épreuve.

La durée des essais peut être réajustée par la Direction de Course ou par M3, en fonction des circonstances.

Tout pilote doit porter durant les essais et la course un bracelet délivré par M3 qui lui donne accès aux paddocks, aux stands et à la piste.

La grille de départ sera déterminée par le classement des essais qualificatifs.

Toute dérogation au présent article est laissée à l'appréciation de la direction de course.

Des essais libres peuvent être organisés lors des meetings. Lors de ces essais, les bi-places pourront accueillir des passagers. Les seuls passagers autorisés seront les pilotes qui disputeront la course. Ils devront présenter leur bracelet. Les passagers sont donc interdits en essais officiels et en course.

6.6 COURSES

6.6.1 EQUIPAGE :

Pendant toutes les épreuves d'endurance, quelle que soit la durée, chaque équipe est composée de minimum deux pilotes et un maximum de trois pilotes.

Peuvent participer à la course, les pilotes inscrits et apparaissant dans la liste officielle des autorisés à participer aux essais qualificatifs.

Un pilote ne peut conduire qu'une seule voiture lors d'une course.

6.6.2 RELAIS : Durant les épreuves l'écart autorisé entre le nombre de relais par pilote est de 0. Ces mesures ne seront d'application que si le nombre de relais effectivement réalisé est conforme à ce qui était prévu. Dans le cas contraire, l'appréciation sera laissée à la direction de course.

Les éventuelles dérogations ne peuvent être données que par la direction de course.

6.6.3 RAVITAILLEMENTS : Un nombre d'arrêt est imposé pour chaque course, durant lequel les Mitjet pourront ravitailler. Les arrêts durant lesquels un ravitaillement est effectué seront d'au minimum 5 minutes à compter de l'entrée de la voie des stands jusqu'à la sortie de celle-ci.

Les doubles relais sont interdits (un même pilote ne peut pas faire deux relais de suite).

La voiture n'ayant pas respecté le nombre ou la durée réglementaire d'arrêts subira une pénalité (voir tableau des pénalités).

6.6.4 PROCEDURE DE DEPART : La procédure de pré-grille, grille et départ sera communiquée au briefing. Sauf si elle est considérée comme un Parc Fermé, tout ravitaillement en carburant est interdit sur la grille de départ. Si un pilote a un problème durant le tour de formation, qu'il revienne ou non aux stands, il partira en fond de grille.





Le départ de chaque course sera donné « lancé » après un tour de formation derrière la voiture de sécurité.

6.6.5 ARRIVEE : La durée des épreuves peut être réajustée par la direction de course en fonction des circonstances. Tous les teams en seront informés par le Directeur de Course. Le drapeau à damier sera donné sur la ligne d'arrivée dès que la première voiture aura parcouru toute la durée de l'épreuve. La voiture gagnante doit franchir la ligne d'arrivée sur la piste. Le dernier tour du leader doit être accompli en moins de 15 minutes. Après l'arrivée, toutes les voitures doivent se rendre directement en parc fermé.

Si un comptage des tours est officiellement réalisé par télémétrie, aucune réclamation ne sera possible et les équipes seront responsables du boîtier électronique placé dans leur voiture. Dans ce cas, seuls les tours comptabilisés électriquement seront pris en compte.

6.6.6 ARRÊT DE LA COURSE ET IMPLICATIONS :

Toutes les voitures sont classées, quelle que soit la distance parcourue.

Toutes les voitures en panne sur le circuit et/ou accidentées, dans la mesure des possibilités de la Direction de Course, seront rapatriées au stand et pourront poursuivre la course.

Si, pour des raisons de sécurité ou autres, une épreuve doit être interrompue :

- aucun point ne sera attribué si moins de 25% de la durée prévue ont été parcourus
- la moitié des points sera attribuée si 25 à 75% de la durée ont été parcourus
- tous les points seront attribués si plus de 75% de la durée ont été parcourus
- si moins de 75% de la distance prévue ont été parcourus avant une interruption nécessaire, une deuxième partie de course peut être organisée, si la Direction de Course et M3 en décident ainsi, dont la durée sera le pourcentage restant après l'interruption moins deux tours.

PS : Que la course soit initialement organisée en une ou plusieurs manches, le même système de calcul des points est d'application.

Si le signal de fin de course est donné pour quelque raison que se soit avant que le véhicule de tête n'ait parcouru toute la durée de la course, la course sera considérée comme terminée au moment où le véhicule de tête aura franchi la ligne pour la dernière fois avant que le signal n'ait été donné. Si le signal de fin de course est retardé pour quelque raison que ce soit, la course sera considérée comme s'étant terminée au moment où elle aurait dû se terminer.

6.6.7 SIGNIFICATIONS DES DRAPEAUX : La réglementation en matière de drapeaux est identique à celle des courses homologuées par la FIA. Il est du devoir des pilotes de s'en informer avant la course. Pour en prendre connaissance, il faut se référer à l'annuaire FIA. Nul n'est censé ignorer les règles.

6.6.8 DIVERS :

Tous les cas non repris dans le présent règlement et le règlement particulier de l'épreuve seront tranchés par M3.

Toute contestation relative à l'application du règlement sportif sera soumise à M3 mais ne peut être tranchée par ce dernier. M3 n'est pas habilité à modifier tout point du règlement





dans un soucis de sécurité. Dans ce cas, les concurrents en seront avertis par un addendum au tableau d'affichage officiel.

Il n'est accordé aucun remboursement, ni total, ni partiel, aux participants exclus de la course par la Direction de Course ou par M3.

Il est de la responsabilité du chef de team que chaque membre de son équipe (pilote ou technicien) suive les réglementations en vigueur et adopte à tout moment un comportement en concordance avec l'esprit du Mitjet 2L Endurance voulu par M3. Faute de quoi des sanctions pourront être prises à l'encontre de la voiture, pouvant aller jusqu'à l'exclusion.

ARTICLE 7 - PENALITES

	Aux essais	En course
Court-circuiter la piste avec avantage	Annulation du chrono	Stop and Go
Vitesse excessive dans la voie des stands, comprise entre 51 et 54 km/h	Drive Through puis Stop and Go	Drive Through puis Stop and Go
Vitesse excessive dans la voie des stands, comprise entre 51 et 54 km/h	Stop and Go	Stop and Go
Dépassement sous drapeau jaune	Stop and Go	Stop and Go
Dépassement sous régime safety car		Stop and Go
Départ anticipé		Stop and Go
Poussée d'une autre voiture	Stop and Go	Avertissement, puis Drive Through si récidive, puis Stop and Go
Mise en cause dans un contact ou collision	Stop and Go	Stop and Go
Non respect de la procédure de départ pendant le tour de formation		Stop and Go
Marche arrière dans la pitlane	150 €	Stop and Go
Sens inverse dans la pitlane	150 €	150 € + Stop and Go
Poursuite de la course après le drapeau à damier		150 €
Pilotage anti-sportif ou agressif	Avertissement, puis Drive Through si récidive, puis Stop and Go	Avertissement, puis Drive Through si récidive, puis Stop and Go
Plus de quatre mécaniciens intervenant ensemble sur la voiture	Avertissement, puis Drive Through si récidive, puis Stop and Go	Avertissement, puis Drive Through si récidive, puis Stop and Go
Non arrêt pendant la fenêtre de changement de pilote		3 tours
Arrêt en dehors de la fenêtre pit stop dans une limite de 5' avant et après		Stop and Go
Intervention sur la voiture après le panneau "5 minutes"		1 tour
Mécanique pendant un ravitaillement		Stop and Go





Lors d'une neutralisation et/ou safety car dépassement avant d'être passé sous drapeau vert ou feu vert	Drive Through puis Stop and Go	Drive Through puis Stop and Go
Feux ne fonctionnant pas	Drapeau noir technique	Drapeau noir technique
Comportement antisportif en dehors des essais et des courses lors d'un meeting	Exclusion	Exclusion
Non conformité technique avant le départ de l'épreuve	Remise en conformité	
Non conformité technique après l'arrivée de l'épreuve		Déclassement du meeting
Voiture se rendant dans son stand à la sortie du parc fermé (course en deux parties)		5 tours
Voiture se rendant dans son stand pour mécanique en lieu et place du parc fermé, sans l'accord de la direction de course		10 tours
Voiture se rendant dans son stand pour mécanique en lieu et place du parc fermé, avec l'accord de la direction de course		5 tours
Absence des mécaniciens lors d'un démontage	Exclusion	Exclusion

* Comme son nom l'indique, un stop and go signifie que le pilote doit entrer dans les stands, s'arrêter à l'endroit du stop and go, spécifié par le Directeur de Course lors du briefing, et qu'il peut reprendre la course dès que le préposé au stop and go lui en donne l'autorisation. Pendant une procédure stop and go, aucun arrêt au stand, ravitaillement, pitstop (même durant une fenêtre), changement de pilote, etc. n'est autorisé sous peine de sanctions.

** Si l'infraction est commise à trois tours ou moins de l'arrivée, pour que ce point puisse être respecté, la pénalité en temps sera laissée à la discrétion de la direction de course.

PS : Pour toute autre irrégularité, les sanctions sont laissées à l'appréciation de la direction de course. Pour une irrégularité, même sanctionnée via le tableau des pénalités, la direction de course est toujours habilitée à donner d'autres sanctions.

ARTICLE 8 - DIFFERENDS SPORTIFS

8.1 Les pilotes et les concurrents doivent en premier lieu observer les règlements et faire preuve d'une attitude correcte. La direction sportive de l'épreuve a le pouvoir de mener à bien l'ensemble des litiges et différends sportifs, sa décision est sans appel et est prise en concertation avec le promoteur.

8.2 Les pilotes, concurrents, organisateurs et officiels, pour régler un différend au niveau sportif ou différend trouvant sa cause dans une question sportive, ne peuvent en aucun cas s'adresser aux Juridictions Pénales, Civiles ou Commerciales.





8.3 Par le fait de sa participation, l'équipe et/ou conducteur exonère M3 et VIP Challenge, les organisateurs et leurs représentants, préposés et chacun d'eux en particulier, de toute responsabilité à propos des actions, frais, dépenses, revendications et réclamations relatives aux blessures mortelles ou autres, pertes et dommages à sa personne, à ses biens, quelle que soit la cause provenant ou résultant de sa participation à l'épreuve, qu'ils soient ou non conséquences directes ou indirectes d'une négligence ou d'une faute desdits organisateurs, de leurs représentants ou de leurs préposés, M3 et VIP Challenge.

ARTICLE 9 - CLASSEMENT

9.1 CLASSEMENT GENERAL PAR COURSE

Un classement sera établi à l'issue de chaque course.

9.2 ATTRIBUTION DES POINTS

A l'issue des courses de la série (Le Mans, Dijon, Val de Vienne, Magny Cours, Castellet, Ledenon, Nogaro), les points seront distribués selon le barème suivant :

- le vainqueur obtiendra 100 points, quel que soit le nombre de participants au départ de l'épreuve
- le deuxième obtiendra (100 - 5)
- le troisième (100 - 7), le quatrième (100 - 9), le cinquième (100 - 11), le sixième (100 - 12), etc. jusqu'à la dernière équipe classée

9.3 CLASSEMENT GENERAL DE LA SAISON

Ce classement sera établi en fonction du cumul des points marqués par une voiture sur l'ensemble des courses.

En cas d'ex-aequo, le vainqueur sera celui qui aura remporté le plus grand nombre de victoires, puis le plus grand nombre de 2^{ème} place puis de 3^{ème} place, etc.

