



SAISON 2017
RÈGLEMENT GÉNÉRAL ET SPORTIF



Une Organisation
Max Mamers Management



www.funcup.net



- FUN CUP SAISON 2017 - REGLEMENT GENERAL ET SPORTIF

ARTICLE 1 - ORGANISATION

La société M3 est le promoteur et l'organisateur de la Fun Cup 2017, conformément aux prescriptions du code sportif international 2017 de la FIA, aux prescriptions générales FFSA et règlement standard des circuits asphalté, 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 M3 est aussi le fournisseur technique exclusif des pièces détachées homologuées pour la Fun Cup.

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

www.funcup.net

Le présent règlement a été enregistré par la FFSA sous le permis d'organisation n° C51 en date du 07/02/2017.

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

La Fun Cup 2017 se déroulera sur 6 meetings :

- 14 et 15 avril : Dijon
- 6 et 7 mai : Le Mans
- 10 juin : Magny-Cours
- 9 et 10 septembre : Castellet
- 29, 30 septembre et 1^{er} octobre : Ledenon
- 21 et 22 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 de la Fun Cup 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.

Les frais d'inscription resteront acquis à M3, même si le participant ne prend pas le départ. Il ne sera accordé aucun remboursement. De même, 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

Pour les courses se déroulant en France : 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 Fun Cup, 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.

Pour la course de Miami: les pilotes devront être détenteur d'une licence internationale ou nationale concurrent conducteur auto, accompagné d'une autorisation de sortie de territoire de leur ASN.

Pour la course de Spa : les pilotes devront être détenteur d'une licence internationale ou nationale concurrent conducteur auto, accompagné d'une autorisation de sortie de territoire de leur ASN.

De plus :

- chaque pilote devra assister aux cours théoriques d'avant chaque course ; les pilotes en ordre de licence internationale, nationale ou régionale FFSA pour l'année en cours en seront dispensés ; M3 se réserve le droit discrétionnaire de dispenser un pilote.

- les pilotes devant se plier aux formalités d'enseignement ne pourront prendre part aux essais libres précédant celles-ci.

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

La Fun Cup est réservé exclusivement aux Fun Cup acceptées par M3. Les moteurs sont préparés exclusivement par M3. La Fun Cup est ouverte aux voitures monoplaces et biplaces. Les courses se dérouleront avec un seul pilote à bord, tous les passagers étant formellement interdits, à l'exception de la course de Magny Cours. 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 de la Fun Cup doivent obligatoirement utiliser les pneus fournis par M3 dans les dimensions indiquées dans le règlement technique de la Fun Cup 2017. Pour la course de Miami, les pneus des essais devront être ceux de la course.

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

3.3.4 OLED : le système OLED ou équivalent est interdit.

3.4 NUMERO DE COURSE

Les promoteurs et organisateurs attribuent à l'année un numéro par voiture. De principe, le numéro est celui du châssis. Des dérogations peuvent être accordées par M3.

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.

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'emplacement des phares avant
- 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 QUALIFICATIFS

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 le Collège des Commissaires Sportifs, après avis du Directeur 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 un tirage au sort, à l'exception de la course de Magny Cours où celle-ci sera déterminée par le classement des essais qualificatifs. Ce tirage au sort se fera en public et sera constitué de deux chapeaux. La constitution de ces chapeaux se fera en tenant compte :

- du nombre total de voitures participant à l'épreuve divisé en deux (si des voitures sont obligées de partir en fond de grille et/ou si des teams souhaitent partir en fond de grille, la constitution des chapeaux tiendra compte de cette spécificité
- des chronos réalisés durant les sessions d'essais qualificatifs officiels

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 maximum six 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 1. 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 CHANGEMENTS DE PILOTE : Un arrêt au stand sera obligatoire et ce dans un laps de temps de 20 minutes, pendant lequel seront montrés les panneaux CHANGE et LAST CHANGE. En cas d'arrêt au stand pour quelque raison que se soit en dehors de ce laps de temps, celui-ci restera d'application.

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

Changements de pilote :

- toutes les 25 minutes pour une épreuve de 5 heures
- toutes les 30 minutes pour une épreuve de 3 ou 6 heures
- toutes les 35 minutes pour une épreuve de 3,5 ou 7 heures
- toutes les 40 minutes pour une épreuve de 4 ou 8 heures
- pour les épreuves de 12 heures, changement de pilote libre

Chaque voiture a l'OBLIGATION de passer sous le panneau CHANGE sur la piste, pour que le changement soit validé.

En cas d'arrêt au stand hors du temps réglementaire, l'équipe sera pénalisée (voir tableau des pénalités).

Une voiture qui, pour diverses raisons, se trouve dans la voie des stands cinq minutes avant l'ouverture du laps de temps du changement de pilote et qui remonte en piste au minimum cinq minutes après l'ouverture de ce laps de temps (soit au moins dix minutes à l'arrêt dans la voie des stands) ne doit pas faire un arrêt supplémentaire pendant le dit laps de temps.

La voiture n'ayant pas respecté le nombre 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. Si il n'a pas rejoint la grille de départ dans le laps de temps de la procédure de départ, il pourra toutefois prendre le départ depuis la voie des stands, après le départ du peloton et avant le passage du « médical car ».

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

Lors de la mise en grille la voie des stands sera fermée.

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 REGLES REGISSANT LES COURSES ORGANISEES EN DEUX MANCHES LE MEME WEEK-END :

En cas de course disputée en deux manches, la grille de départ de la seconde manche sera établie en fonction du classement de la première manche.

A l'issue de la première manche, il sera établi un classement ne tenant compte que de la place des concurrents et l'écart en tours qui séparent ceux-ci (les écarts en temps séparant les concurrents classés dans le même tour seront dès lors ramenés à zéro).

Le classement final de la course sera établi par le cumul du classement de la première manche, déterminé au point ci-dessus du présent règlement, et les résultats de la seconde manche.

Le régime de parc fermé est formellement d'application dès le moment du baissé de drapeau à damier (arrivée) de la première manche et ce jusqu'au feu vert (départ) de la seconde manche, sauf entre les panneaux "10 minutes" et "5 minutes". Au panneau "15 minutes", les véhicules quitteront le parc fermé et rejoindront la pré-grille de départ de la seconde manche.

Toute intervention en dehors de la période limitée par les panneaux "10 minutes" et "5 minutes" sera sanctionnée par une pénalité (voir tableau des pénalités). Le ravitaillement en carburant est interdit sur la grille de départ. Le ravitaillement dans les stands équivaut à une pénalité (voir tableau des pénalités).

Chaque équipage peut donc, à la sortie du parc fermé, conduire sa voiture au stand afin d'y effectuer des travaux, mais partira dans ce cas des stands avec une pénalité (voir tableau des pénalités).

En cas d'avarie ou de casse très importante, un équipage a la possibilité de ne pas présenter son véhicule au parc fermé afin de mécaniquer dans son stand, mais partira dans ce cas des stands avec une pénalité (voir tableau des pénalités). Cette dérogation ne peut être accordée que par le directeur de course.

Afin d'éviter la pénalité prévue par le règlement, si une voiture est tombée en panne lors de la fin de première partie de course et est ramenée dans la voie des stands par la sécurité, le chef de team doit avertir la Direction de Course qu'il ne veut pas travailler sur le véhicule. Celle-ci doit alors rejoindre le parc fermé dans les cinq minutes qui suit l'arrivée de la course. Passé ce délai, la pénalité sera celle prévue par le tableau de pénalité. (Exemple : une voiture qui tombe en panne d'essence dans le dernier tour).

6.6.7 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.

6.6.8 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.

6.6.9 ARRÊTS AUX STANDS : Les changements de pilotes s'effectuent **UNIQUEMENT** dans la zone des stands, seul le changement de pilote est autorisé pendant le ravitaillement de la voiture, le pilote sortant et/ou entrant peut se faire aider par deux personnes lors de cette opération.

Chaque pilote qui se présente à son stand est obligé de couper le moteur de sa voiture.

Une voiture ne peut reculer que moteur coupé.

Tout ravitaillement en carburant ne pourra s'effectuer que dans la zone spéciale prévue à cet effet : le véhicule s'arrête à l'endroit prévu, le pilote stoppe le moteur et à ce moment là seulement, le préposé au ravitaillement essence peut intervenir. Ce préposé doit être revêtu de combinaison, cagoule, gants, lunettes ou masque ignifugés et porter des chaussures solides et fermées.

AUCUNE autre intervention sur le véhicule n'est permise pendant le remplissage. La présence d'un membre de l'équipe est tolérée, mais celui-ci devra être en combinaison de mécanicien fermée et avec des chaussures fermées.

En cas de débordement d'essence lors d'un ravitaillement, une pénalité financière de 150 euros peut être appliquée.

Avant que la voiture ne quitte les stands, les harnais de sécurité et le casque doivent être attachés en bonne et due forme.

Un maximum de quatre mécaniciens est autorisé à travailler ensemble sur une voiture lors d'un arrêt au stand. Le préposé à l'extincteur se limite à cette tâche.





6.6.10 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 souci de sécurité. Dans ce cas, les concurrents en seront avertis par un addendum au tableau d'affichage officiel. Toute modification du règlement sportif doit figurer sur un additif présenté et visé par la FFSA.

Il n'est accordé aucun remboursement, ni total, ni partiel, aux participants exclus de la course par le Collège des Commissaires Sportifs.

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 de la Fun Cup 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

L'ensemble des pénalités sont à la discrétion du directeur de course.

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.

Seules les pénalités de drive through, stop and go, recul de place sur la grille etc... ne sont pas susceptibles d'appel ou de réclamations.

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, 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.





ARTICLE 9 - CLASSEMENT

9.1 CLASSEMENT GENERAL PAR COURSE

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

Aucune distinction ne sera faite entre les EVO 1 et les EVO 3 à l'intérieur de ce classement. La course de Miami sera composée de 2 courses différentes. Le classement général de l'ensemble des 2 courses sera déterminé par le cumul des points marqués dans chacune des courses (selon le barème habituel).

9.2 ATTRIBUTION DES POINTS

A l'issue des courses de la série, 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 les 6 meetings de la saison, moins le plus mauvais résultat (joker). Pour bénéficier de ce joker, il faut que la voiture aie pris le départ de chacun des 7 meetings.

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.

