



# SAISON 2023

## RÈGLEMENT GÉNÉRAL ET SPORTIF



Une Organisation  
Max Mamers Management



[www.funcup.net](http://www.funcup.net)



# - FUN CUP SAISON 2023 - REGLEMENT GENERAL ET SPORTIF

## ARTICLE 1 - ORGANISATION

La société M3 est le promoteur et l'organisateur de la Fun Cup 2023, conformément aux prescriptions du code sportif international 2023 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](mailto:ben-abdel@wanadoo.fr)  
[www.funcup.net](http://www.funcup.net)



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

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

### La Fun Cup 2023 se déroulera sur 5 meetings :

- 31 mars, 1 et 2 avril : Le Mans
- 14, 15 et 16 avril : Dijon
- 2 et 3 juin : Magny-Cours
- 8, 9 et 10 septembre : Castellet
- 30 sept et 1 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 au minimum 15 jours avant la course.

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 VÉRIFICATIONS ADMINISTRATIVES DES PILOTES

Tous les pilotes (sans exception) souhaitant participer aux courses FUN CUP doivent :

#### PILOTE DE NATIONALITE FRANÇAISE

- soit être titulaire d'une Licence FFSA en cours de validité, à souscrire auprès de votre ASA :
  - Internationale Concurrent Conducteur Auto
  - Nationale Concurrent Conducteur Auto
  - Régionale Concurrent Conducteur Auto
- soit souscrire un Titre de Participation FFSA Régional Circuit auprès de M3 lors des vérifications administratives.

#### PILOTE DE NATIONALITE ETRANGÈRE

- soit être titulaire d'une Licence de leur Fédération Internationale ou Nationale avec autorisation de sortie de territoire en cours de validité.
- soit souscrire un Titre de Participation Etranger Non Résident auprès de M3 lors des vérifications administratives accompagné d'une assurance facultative individuelle accident pour le week-end.

De plus :

- chaque pilote devra s'inscrire sur le portail Fun Racing Cars, afin de remplir et signer les documents en ligne. > <https://portail.funracingcars.com/>

- chaque pilote devra assister aux cours théoriques d'avant chaque course. **Ces cours sont obligatoires avant de prendre la piste durant les essais privés ou les essais libres sous peine de ne pas pouvoir prendre le volant.** ; 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.

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 ÉQUIPEMENTS DES PILOTES**

Le port d'une combinaison, de sous-vêtements, d'un casque, d'un système de retenue frontal de tête, 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.

### **2.4 ÉQUIPEMENTS DES MECANICIENS**

Le port d'une combinaison n'est pas obligatoire mais est recommandé.

Chaque team est responsable de la tenue adaptée de ses intervenants en Pitlane (pas de short, ni de chaussures ouvertes)

## **ARTICLE 3 - VOITURES ET ÉQUIPEMENTS**

### **3.1 GÉNÉRALITÉS**

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 ainsi qu'au document d'homologation Fun Cup EVO 3 édité par le RACB. (disponible sur demande)

### **3.2 VOITURES ADMISES**

La Fun Cup est réservée 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 sauf durant les essais privés (le passager devant être un pilote inscrit en bonne et due forme à la course). M3 se réserve le droit de refuser toute voiture.

### **3.3 CARBURANT - PNEUMATIQUES – ÉQUIPEMENTS**

**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 2023.

**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 NUMÉRO 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. Ils ne sont pas fournis par l'organisateur.

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. Le numéro de course de couleur jaune et de hauteur minimum 7,5cm devra également être apposé sur le pare-brise en bas à gauche.





## **ARTICLE 4 - PUBLICITÉ**

**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 : boîtes et arrières de boîtes ; 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 de **disqualification** 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 - DÉROULEMENT DES ÉPREUVES**

### **6.1 HORAIRES**

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

### **6.2 VÉRIFICATIONS ADMINISTRATIVES**

Tous les pilotes devront avoir rempli et signé en ligne au préalable les documents sur le portail Fun Racing Cars. Le team manager devra venir récupérer les bracelets pilotes et macarons essais privés avant le roulage de la voiture.

### **6.3 VÉRIFICATIONS 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.

Le briefing devra également être signé électroniquement par tous les pilotes via le portail Fun Racing Cars.

### **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 plusieurs chapeaux. La constitution de ces chapeaux se fera en tenant compte :





- du nombre total de voitures participant à l'épreuve divisé en deux, trois ou quatre (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 ÉQUIPAGE :** 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 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 ce soit en dehors de ce laps de temps, celui-ci restera d'application.

Il n'est pas obligatoire de passer au moins un fois sous le panneau CHANGE, l'horaire d'ouverture de la fenêtre faisant foi.

Il est autorisé de passer une seule fois sous le panneau LAST CHANGE qui est présenté lors de la fermeture de la fenêtre.

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
- toutes les 60 minutes pour une épreuve de 12 heures

En cas d'arrêt au stand hors du temps réglementaire, l'équipe sera pénalisée

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

La voiture n'ayant pas respecté le nombre réglementaire d'arrêts subira une pénalité.





**6.6.3 PROCÉDURE DE DÉPART :** La procédure de mise en grille et de départ sera communiquée au briefing.

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, dans le tour de formation mais en gardant sa position de fond de grille.

Dans le cas où la voiture, ne peut rejoindre le tour de formation de la procédure de départ, celle-ci pourra prendre part à la course, depuis la voie des stands, avant le « médical car », au départ de la course, soit, après le passage sous le drapeau vert de l'ensemble du plateau des voitures, mais en dernière position.

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

Celui-ci, sera donné au drapeau vert OU aux feux, présenté par la direction de course. Le positionnement du drapeau vous sera précisé lors du briefing pilote.

Pour rappel, vous ne devez pas **DEPASSER** avant le passage sous le drapeau vert positionné au niveau de la ligne de chronométrage. Tout dépassement sera considéré comme départ anticipé.

Lors de la mise en grille la voie des stands sera fermée, il est donc interdit de repasser par la voie des stands. Toute voiture rejoignant la voie des stands pendant cette procédure, partira en fond de grille

**6.6.4 OPÉRATION SAFETY CAR :** L'intervention du Safety Car reste une procédure d'urgence. Pour ce faire, les postes de commissaires du circuit présenteront le panneau « SC » pour Safety Car en plus des drapeaux jaunes agités.

**6.6.5 ARRIVÉE :** 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 électroniquement seront pris en compte.

**6.6.6 RÈGLES RÉGISSANT LES COURSES ORGANISÉES EN DEUX MANCHES LE MÊME 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 ce 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 l'arrêt de la voiture, le pilote sortant et/ou entrant peut se faire aider par deux personnes lors de cette opération.

Toute intervention mécanique est interdite dans voie des stands. La voiture devra être rentrée dans son stand en marche arrière

Chaque pilote qui se présente à son stand est obligé de couper le moteur de sa voiture. Il est interdit pour le pilote de détacher son harnais avant l'arrêt complet de la 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 un membre de l'équipe Team FJ, seul habilité à procéder aux ravitaillements en essence.

AUCUNE autre intervention sur le véhicule n'est permise pendant le ravitaillement en essence. La présence d'un membre de l'équipe n'est pas autorisée.

Avant que la voiture ne quitte son stand, 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.

Le team est responsable du départ de la voiture et doit la relâcher en toute sécurité sans couper la route à une voiture circulant déjà dans la fast-lane, sous peine de sanction. Pour des raisons de sécurité, le pilote doit maîtriser son départ depuis son stand. Toute conduite jugée dangereuse pourra être sanctionnée.

#### **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 **disqualifiés** 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, technicien ou accompagnateur) suive les réglementations en vigueur, se conforme au présent règlement et tout autre règlement particulier, 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 **la disqualification**.

**Le règlement de bonne conduite devra être signé par chaque pilote avant chaque course.**

## **ARTICLE 7 - PÉNALITÉS**

L'ensemble des pénalités sont à la discrétion de la direction de course et/ou du collège des commissaires sportifs.

## **ARTICLE 8 - DIFFÉRENDS 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 GÉNÉRAL 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.





### **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 GÉNÉRAL DE LA SAISON ET CLASSEMENT CORPORATE**

Ce classement sera établi en fonction du cumul des points marqués par une voiture sur tous les meetings de la saison, moins le plus mauvais résultat (joker). Pour bénéficier de ce joker et ainsi être éligible au classement général final, il faut que la voiture soit inscrite sur l'ensemble de la saison et ait pris le départ de chacun des meetings, sauf cas particulier étudié par M3.

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

