



REGLEMENTS SPORTIFS et TECHNIQUES 2017 MITJET 2L

SOMMAIRE

- 1. ORGANISATION**
 - 1.1. Officiels
 - 1.2. Horaires
 - 1.3. Vérifications
- 2. ASSURANCES**
- 3. CONCURRENTS ET PILOTES**
 - 3.1. Engagements au Championnat
 - 3.2. Engagement à une épreuve
 - 3.3. Participation à une épreuve du Championnat
 - 3.4. Laissez passer
 - 3.5. Licences
 - 3.6. Équipages
- 4. VOITURES ET ÉQUIPEMENTS**
 - 4.1. Voitures admises
 - 4.2. Numéros de course
 - 4.3. Caméra embarquée
- 5. PUBLICITÉ**
- 6. SITES ET INFRASTRUCTURES**
 - 6.1. Zone et voie des stands
 - 6.2. Structure d'accueil
- 7. DÉROULEMENT DE L'ÉPREUVE**
 - 7.1. Essais
 - 7.2. Briefing
 - 7.3. Courses
 - 7.4. Parc fermé
- 8. PÉNALITÉS**
 - 8.1. Incidents
 - 8.2. Pénalités pouvant être appliquées
- 9. CLASSEMENTS**
 - 9.1. Courses Sprint
 - 9.2. Course Endurance
 - 9.3. Trophée Gentlemen
 - 9.4. Classement général final pilotes
 - 9.5. Seront décernés
- 10. PRIX**
 - 10.1. Prix par meeting
 - 10.2. Prix de fin de saison



Enregistrés par la FFSA sous le n° _____ en date du _____

Le texte final de ce règlement est la version Française qui fera seule foi en cas de litige.

ARTICLE 1. ORGANISATION

VIP Challenge organise **le Championnat MITJET 2L**. Tous les points non prévus au présent règlement relèvent du Code Sportif International, des prescriptions générales FFSA, du règlement standard des circuits "asphalte", du règlement technique MITJET 2L, du règlement Sportif propre au Championnat ou figureront dans le règlement particulier de chaque épreuve.

Le présent règlement sportif entre en vigueur le 1^{er} Janvier de chaque année. Il remplace tout précédent règlement sportif concernant ce Championnat.

Toutes les parties participantes (FFSA, ASN, organisateurs, concurrents, pilotes et circuits) s'engagent en leur nom propre et celui de leurs employés et agents à observer toutes les dispositions telles que complétées ou modifiées du Code Sportif, des prescriptions générales relatives aux circuits, du règlement technique et du présent règlement sportif.

Le présent règlement a été enregistré par la FEDERATION FRANCAISE DU SPORT AUTOMOBILE sous le permis d'organisation **N° _____ en date du _____**.

1.1. OFFICIELS

Selon le règlement particulier de chaque épreuve

1.2. CALENDRIER

Le MITJET 2L se déroulera sur les épreuves suivantes :

22 & 23 Avril	LEDENON	Asa de Lédénon	Sprint Série
20 & 21 Mai	MOTORLAND ARAGON		Sprint Série
10 & 11 Juin	PAUL RICARD	Asac du Var	Sprint Série
01 & 02 Juillet	VAL DE VIENNE	Asa du Vigeant	Sprint Série
09 & 10 Septembre	ALBI		Sprint Série
30 Septembre & 1 ^{er} Octobre	SPA-FRANCORCHAMPS Epreuve Joker		Sprint Série
28 & 29 Octobre	NOGARO	Asa Basco Béarnais	Sprint Série

Dans le cas où des événements indépendants de sa volonté ne permettraient pas l'organisation des épreuves ci-dessus aux dates indiquées, l'organisateur se réserve la possibilité de modifier ce calendrier.

1.3. HORAIRES

Les horaires sont régis par les articles 1.2.1, 1.2.2, 1.2.3, 1.2.4 et 1.2.5 du règlement standard des circuits "asphalte".

1.3. VERIFICATIONS

1.3.1. Vérifications administratives

Les vérifications administratives auront lieu sur chaque épreuve. Tous les pilotes devront se présenter aux vérifications administratives aux dates, horaires et lieux précisés dans le règlement particulier de l'épreuve, munis des documents requis. Seuls les pilotes ayant satisfait aux vérifications administratives seront autorisés à participer aux essais qualificatifs.

A tout moment de l'Epreuve, tous les concurrents doivent tenir disponibles pour inspection tous les documents cités dans le chapitre VIII du Code Sportif ainsi que les différents documents relatifs à leur voiture.

Lors de chaque Epreuve, l'opérateur s'assurera qu'il est en possession d'une copie de toutes les licences des pilotes et des concurrents participant à l'Epreuve.



On ne peut exiger d'aucun concurrent, pilote ou toute autre personne concernée par une voiture, qu'il/elle signe une décharge.

1.3.2. Vérifications techniques

Les vérifications techniques sont obligatoires en début d'épreuve avant les essais qualificatifs. Elles portent sur la sécurité et la conformité visuelle de la Série de VIP CHALLENGE Organisation et définies par son règlement technique particulier ci-après et l'annexe J de l'année en cours. Tout véhicule n'étant pas vérifié ou non conforme en sécurité ou en réglementation technique ne pourra participer à l'épreuve.

En cas d'absence ou de retard aux vérifications administratives et/ou techniques, des pénalités seront infligées suivant les prescriptions générales FFSA. En cas de non-conformité technique, le concurrent pourra être exclu du Trophée pour l'année en cours.

1.3.2.1. Les vérifications techniques initiales de la voiture ont lieu sur chaque épreuve dans l'emplacement de la structure VIP Challenge attribué à chaque équipe conformément à l'horaire indiqué dans le règlement particulier de l'épreuve.

Tous les renseignements portés sur le Passeport Technique engagent l'entière responsabilité du concurrent.

1.3.2.2. Les vérifications techniques sont obligatoires en cours d'épreuve. Elles portent sur le règlement technique de la Série de VIP CHALLENGE Organisation et l'annexe J de l'année en cours. Elles sont définies en accord avec la Direction de Course et le Collège des commissaires sportif. Dans la mesure où la voiture d'un pilote serait contrôlée et reconnue non conforme après une séance d'essais ou une course, le pilote serait déclassé par le directeur de course de la course ou de la séance d'essai qui précédait le contrôle sans préjuger d'éventuelles sanctions complémentaires demandé par le collège des commissaires sportifs.

1.3.2.3. Mesures :

Seuls les instruments de mesure, de dimension, de poids, de pression ou de capacité utilisés par le commissaire technique de la Mitjet Série feront foi sur les valeurs mesurées en cas de contestation.

1.3.2.4. Rapport de vérifications :

Nous publierons les conclusions concernant les vérifications effectuées après chaque épreuve. Ces résultats ne comprendront aucunes données chiffrées particulières sauf lorsqu'une voiture sera jugée non conforme au règlement technique.

1.3.2.5. Pièces non conformes :

Les pièces mécaniques qui suite à des vérifications techniques seraient déclarées non conformes après démontage seront obligatoirement saisies par le Commissaire Technique de la Mit Jet Série.

ARTICLE 2. ASSURANCES

L'organisateur devra souscrire une police d'assurance responsabilité civile (au tiers) auprès d'une ou de plusieurs sociétés agréées dans un Etat membre de la Communauté européenne ou dans un autre Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen.

Cette police d'assurance, garantissant l'épreuve et ses essais, couvre la responsabilité civile de l'organisateur et des participants ainsi que celle de toute personne qui prête son concours à l'organisation avec l'accord de l'organisateur.

Trente jours avant l'Epreuve, l'organisateur doit transmettre à VIP Challenge une attestation d'assurance précisant le détail des risques couverts par la police d'assurance, laquelle doit être conforme aux lois nationales en vigueur. Cette attestation d'assurance sera tenue à la disposition des concurrents.

La police d'assurance responsabilité civile (au tiers) souscrite par l'organisateur viendra compléter, sans y porter atteinte, toute police d'assurance personnelle détenue par un concurrent ou par toute autre personne physique ou morale participant à l'Epreuve.

Sauf dispositions législatives ou réglementaires nationales contraires, les pilotes participant à l'Epreuve ne sont pas considérés comme tiers entre eux.



ARTICLE 3. CONCURENTS ET PILOTES

3.1. ENGAGEMENTS AU CHAMPIONNAT MITJET 2L

Les engagements pourront se faire à partir du 30 octobre 2016.

3.1.1. Tout pilote désirant participer au Championnat MITJET 2L devra envoyer une demande d'inscription, selon le modèle établi par la VIP Challenge avant le **28 février 2017** à :

VIP Challenge
511 rue Fonfillol, ZAC Les Cadaux
81370 Saint sulpice - France

Cette demande d'inscription devra être accompagnée d'un chèque à l'ordre de VIP Challenge d'un montant de :

► 9 900 € HT, soit 11 880 € TTC, pour l'engagement au championnat (participation 1 ou 2 pilotes) en payant avant le 31 décembre 2016, en totalité ou le premier tiers.

► 12 000€ HT, soit 14400 € TTC pour l'engagement au championnat en payant en janvier 2017 en totalité ou le premier tiers.

► 14 000€ HT, soit 16 800€ TTC pour l'engagement au championnat en payant en février 2017 en totalité ou le premier tiers.

3.1.2. L'intégralité du montant de l'engagement à chaque épreuve, par voiture, est incluse dans le montant de l'inscription au Championnat MITJET 2L.

Seul les droits d'ASA, d'un montant forfaitaire de 650€ HT, soit 780€ TTC, reste à la charge du concurrent, avant chaque meeting.

3.1.3. Si VIP CHALLENGE devait, pour différentes raisons, annuler une épreuve à n'importe quel moment, aucun team, pilote ou concurrent de la série ne pourra réclamer des dommages et intérêts au-delà du remboursement de l'engagement de l'épreuve manquante.

Si VIP CHALLENGE devait, pour différentes raisons, reporter une épreuve à n'importe quel moment, aucun team, pilote ou concurrent de la série ne pourra réclamer des dommages et intérêts au-delà du remboursement de l'engagement de l'épreuve.

Absence d'un pilote lors d'une ou plusieurs épreuves : Dans le cas où un pilote engagé ne participerait pas à un meeting ou à une des quatre courses, et pour qu'elle qu'en soit la raison y compris la non qualification à l'une d'elle et même s'il s'agit d'une incapacité physique, il ne pourrait prétendre au remboursement du montant de l'engagement auprès de la société VIP CHALLENGE.

Toutefois, le remplacement du pilote sur un meeting ou à deux des quatre courses est possible à la condition obligatoire suivante : un contrat pilote au nom du nouveau participant devra être signé et expédié à VIP CHALLENGE, 10 jours avant le début de l'épreuve.

3.1.4. Un concurrent ou un pilote inscrit à l'intégralité du Championnat MITJET 2L et ne pouvant pas participer à une ou plusieurs épreuves devra envoyer à VIP Challenge une lettre de non participation avant la date de clôture des engagements.

3.1.5. Le nombre total d'engagements à l'année sera limité à 50 voitures.

3.2. ENGAGEMENT A UNE EPREUVE

Tout équipage désirant participer à une épreuve du Championnat MITJET 2L devra envoyer à VIP Challenge un bulletin d'engagement selon le modèle établi par la FFSA au plus tard le lundi de la semaine précédant la semaine du début du meeting, cachet de la poste faisant foi.



Ce bulletin d'engagement devra être accompagné d'un chèque à l'ordre de VIP Challenge d'un montant de :

- **2 300 € HT soit 3 540 € TTC** représentant l'engagement par voiture à l'épreuve en Championnat MITJET 2L auxquels s'ajoutent les droits d'ASA d'un montant forfaitaire de 650€ HT soit 780€ TTC.

3.3. PARTICIPATION A UNE EPREUVE DU CHAMPIONNAT

Il incombe au concurrent de s'assurer que toutes les personnes concernées par son engagement observent dans leur intégralité les dispositions du Code Sportif, des Prescriptions Générales FFSA relatives aux Circuits, du Règlement Technique et du Règlement Sportif.

Si un concurrent est dans l'impossibilité d'être présent en personne à l'Epreuve, il doit désigner son représentant par écrit. Pendant toute la durée de l'Epreuve, la personne responsable d'une voiture engagée est tenue, conjointement et solidairement avec le concurrent, de veiller à ce que ces dispositions soient respectées.

Les concurrents doivent s'assurer que leurs voitures répondent aux conditions d'éligibilité et de sécurité pendant toute la durée de l'Epreuve.

La présentation d'une voiture aux vérifications techniques sera considérée comme une déclaration implicite de conformité.

Toute personne concernée de quelque façon que ce soit par une voiture engagée ou occupant quelque fonction que ce soit dans le paddock, les stands, la voie des stands ou sur la piste doit à tout moment porter un laissez-passer approprié.

3.3.1. Nota

Si, de l'avis de la FFSA, un concurrent ne dirige pas son équipe d'une manière compatible avec les normes du Championnat, ou s'il nuit en quelque façon à la réputation du Championnat, la FFSA peut refuser son engagement ou l'exclure du Championnat sur-le-champ.

3.4. LAISSEZ-PASSER

Un laissez-passer ne peut être utilisé que par la personne à laquelle il est destiné et dans le but pour lequel il est délivré par le promoteur suivant le cahier des charges de la FFSA.

3.5. LICENCES

Tous les pilotes et concurrents participant au Championnat MITJET 2L doivent être titulaires de licences nationales ou internationales conducteur concurrent en cours de validité et, si nécessaire, des licences et/ou des autorisations en cours de validité délivrées par leur ASN concernant les pilotes ou concurrents de nationalités étrangères. Pourront être acceptées les licences National Junior auto.

3.6. EQUIPAGES

3.6.1. Composition des équipages

Chaque voiture participant à une épreuve de Championnat MITJET 2L pourra être pilotée par un seul pilote ou un équipage de deux pilotes.

- Dans le cas où la voiture est pilotée par un seul pilote, celui-ci devra indiquer s'il est en catégorie Amateur ou catégorie Pro.
- Dans le cas où la voiture est pilotée par un équipage de deux pilotes, cet équipage sera composé d'un pilote Pro et d'un pilote Amateur ou de deux pilotes Amateurs.

3.6.2. Classification des pilotes

3.6.2.1. Conditions pour être désigné Pilote Amateur :

- Avoir 30 ans révolus lors de la première qualification du 1^{er} meeting de la saison.
- Ne pas avoir été classé dans les 5 premiers d'un Championnat automobile quel qu'il soit.



Lors de son inscription, le pilote se déclarant Amateur devra fournir une copie de sa pièce d'identité et remplira une déclaration de palmarès qui sera vérifiée par les services Sportifs du Promoteur. En cas de fausse déclaration, le pilote concerné sera classé automatiquement Pro sans possibilité d'appel.

3.6.2.2. Permutations et changements de pilotes

Il sera autorisé à un équipage engagé à l'année dans le Championnat MITJET 2L de changer un des deux pilotes trois fois dans la saison.

Le nouveau pilote pourra prétendre aux points et aux prix attribués au Championnat MITJET 2L.

Après le troisième changement, la totalité de l'équipage ne pourra plus prétendre ni aux points ni aux prix. Tout équipage engagé au Championnat MITJET 2L à compter des deux dernières épreuves de la saison ne marquera pas de points.

3.6.2.3. Chaque pilote ne pourra utiliser qu'une seule voiture lors d'une même épreuve.

3.7. COMBINAISON PILOTE

Pour une identité commune au Mitjet 2L, chaque pilote devra porter la combinaison officielle de l'année en cours, prévue et commercialisée par VIP CHALLENGE.

3.8. DEVOIR DES PILOTES

- Tout pilote participant à une épreuve inscrite à la Mitjet 2L devra connaître l'ensemble des articles relatifs à la sécurité de la Réglementation FFSA pour les épreuves en circuits : drapeaux de signalisation, etc.

- Tout pilote désirant prendre le départ d'une épreuve devra assister obligatoirement aux briefings pilotes FFSA ET VIP CHALLENGE lors de chaque épreuve : procédure de départ et d'arrêt, équipement du pilote, etc.... Les règlements FFSA correspondants (Prescriptions Générales et Circuits) seront fournis avec la confirmation d'engagement.

- Tout pilote ne respectant pas les règlements sportif et technique ou les règles de sécurité pourra faire l'objet de demande de sanction auprès du Collège des Commissaires Sportif pouvant aller jusqu'à l'exclusion de l'épreuve sans que le concurrent puisse prétendre à un quelconque dédommagement.

- Chaque pilote devra respecter un esprit sportif tant sur la piste que dans l'enceinte du circuit sous peine de demande de sanctions auprès du Collège des Commissaires Sportif pouvant aller jusqu'à l'exclusion de l'épreuve.

3.8.1 En cas non-respect du règlement sportif et technique par un pilote, VIP CHALLENGE se réserve le droit de :

- Annuler les points de la manche ou du meeting complet.

- D'exclure le pilote du championnat.

- L'organisateur VIP Challenge, se réserve le droit de donner un avertissement à tout concurrent qui aurait été impliqué dans un incident de course avéré et considéré comme responsable de cet incident sur preuve: rapports commissaires ; supports vidéo.

Le cas échéant, VIP CHALLENGE adressera au concurrent un avertissement par courrier avec accusé de réception.

En cas de deuxième avertissement, VIP CHALLENGE se réserve le droit de refuser la participation à l'épreuve ou aux épreuves suivantes. VIP CHALLENGE sera seul juge de la sanction à appliquer en cas de récidive.

En cas de refus de participation par VIP CHALLENGE à une ou plusieurs épreuves pour des motifs disciplinaires, les droits d'inscriptions et d'engagements ne seront pas restitués au concurrent.

Nonobstant la décision du collège des commissaires sportifs, toute constatation d'incidents dans le paddock et sur la piste :

- Actes de provocations de toute nature

- Menaces verbales ou autres

- Comportement anti sportif ou non conforme à l'esprit Mitjet Séries.

- Manquement à la morale et à l'éthique

- Nuisance aux intérêts supérieurs du sport automobile.

- Préjudice moral ou matériel subi par VIP CHALLENGE de la part d'un membre d'une équipe, d'un pilote, de son entourage.

fera l'objet des sanctions suivantes :



- Avertissement et mise en période probatoire dont la durée sera définie par VIP CHALLENGE,
- Refus de participation à l'épreuve suivante pour le concurrent ou pilote concerné par les agissements de son entourage ou de son équipe, conformément à l'article 74 du code sportif international FIA,
- Proposition d'une exclusion de l'épreuve en cours auprès du collège des commissaires sportifs pour le concurrent ou le pilote concerné par les agissements de son entourage ou de son équipe. Si le pilote est exclu d'une course ou de l'épreuve, il ne pourra prétendre à aucune attribution de points pour la course ou l'épreuve concernée,
- Demande au collège des commissaires sportifs d'une saisie de la commission disciplinaire,
- Exclusion immédiate du team et/ou pilote de tout championnat organisé par Vip Challenge pendant une période pouvant aller jusqu'à 2 ans.

3.8.2. Sur chaque épreuve, un espace précis est réservé aux pilotes afin qu'ils puissent s'exprimer et s'expliquer entre eux sur les différents litiges survenus en course

ARTICLE 4. VOITURES ET EQUIPEMENTS

4.1. VOITURES ADMISES

Les véhicules du type Mitjet 2L tels que définis dans le règlement technique applicable (ci-après) et correspondant intégralement au dossier technique d'homologation déposé et approuvé par la FFSA.

4.1.1. Les concurrents devront présenter leurs voitures conformément aux spécifications techniques régissant le Championnat MITJET 2L ainsi que les règles de sécurité applicables en 2017.

4.2. NUMEROS DE COURSE

4.2.1. Attribution

La FFSA attribuera à chaque voiture un numéro de course en trois chiffres maximum valable pour l'année en cours. Les numéros fournis incluront la publicité obligatoire.

- Les numéros attribués au Championnat MITJET 2L seront supérieurs à 100.
- Ces numéros ne pourront en aucun cas être précédés d'un zéro.
- Les numéros de pare brise ainsi que les numéros de portières devront répondre aux définitions de l'article 4.3.1. du Règlement Standard des circuits "asphalte" FFSA.

4.2.2. Disposition

Les numéros devront obligatoirement être placés selon le plan d'identification fourni par le promoteur.

4.3. EQUIPEMENTS SPECIFIQUES

4.3.1. Transpondeur

Toutes les voitures devront être équipées d'un transpondeur de chronométrage spécifique aux courses avec équipement spécifié par la FFSA.

Les opérations de connexions ou de manipulations de switches dédiés réalisées sur les équipements permettant l'identification du pilote se trouvant au volant sont de l'entière responsabilité du concurrent.

Il est du devoir du concurrent de s'assurer auprès de l'équipe des chronométreurs que le système est en bon état de fonctionnement. (CF préconisation d'installation dans le Règlement Technique).

Le manquement au respect de ces règles pourra faire l'objet de pénalités temps ou d'un passage par les stands (Drive Through) à la discrétion du Collège des Commissaires Sportifs.

4.4. CAMÉRA EMBARQUÉE

Toute voiture engagée au Championnat MITJET 2L devra être équipée d'une caméra embarquée.

Tout concurrent participant à une épreuve du Championnat MITJET 2L devra s'assurer qu'en course, sa caméra est bien :

- Positionnée dans l'habitacle avec une fixation sécurisée suivant la réglementation du livret technique de la FFSA, de façon à ce que le volant et la route de course soit bien visibles au travers du pare-brise et de chaque vitre latérale sur les images pendant toute la durée des essais qualificatifs ou de la course.
- Chargée en batterie afin que la caméra fonctionne correctement pendant toute la durée des essais qualificatifs ou de la course.



- Equipée d'une carte SD (*autonomie minimum de 2 heures*) en état de fonctionnement, conforme au modèle préconisé pour le modèle de caméra embarquée et vidée au préalable de tout enregistrement antérieur.

Si le concurrent venait à manquer à l'une ou l'autre de ces trois obligations, son véhicule pourra faire l'objet d'une non-conformité technique et ce concurrent pourra être sanctionné à l'appréciation du Collège des Commissaires Sportifs de l'épreuve.

Les images de cette caméra seront à la disposition des officiels de l'épreuve afin de pouvoir les visionner sur leur simple demande, ou à la suite d'une réclamation de la part d'un concurrent et afin de considérer les actions en piste et de pouvoir, le cas échéant, exploiter ses images pour traiter d'éventuels incidents. Dans le cas de demande de visionnage des images par les Officiels de l'épreuve, le concurrent devra fournir l'appareil (ordinateur portable ou autre) permettant de faire une première lecture de la carte SD avec un maximum de précision. La manipulation pour la lecture sera effectuée par le concurrent ou son représentant officiel. En aucun cas, cette carte ne sera visionnée en premier sur un appareil autre que celui fourni par le concurrent.

Toute caméra supplémentaire qui serait installée, sécurisée suivant la réglementation du livret technique de la FFSA, le sera à titre privé et ses images ne pourront en aucun cas être visionnées ou retenues dans une procédure officielle.

Dans le cas où le concurrent se trouverait dans l'incapacité de mettre à disposition du Collège des Commissaires sportifs les images requises, ce fait sera considéré comme aggravant dans le traitement de l'évènement ayant justifié la demande des images.

Seuls les officiels de l'épreuve peuvent avoir accès à ces images sur simple demande exprimée dans les deux heures qui suivent la fin de la séance d'essais ou de la course.

Dans le cas où un concurrent souhaiterait faire visionner les images de sa caméra par les membres du Collège des Commissaires Sportifs en dehors d'une demande officielle de ceux-ci, il pourra le faire en déposant une réclamation dans le respect de l'article VII de la réglementation générale FFSA.

ARTICLE 5. PUBLICITE

5.1. PUBLICITE OBLIGATOIRE

Les voitures participant au Championnat MITJET 2L devront obligatoirement être identifiées conformément au plan d'identification défini par la FFSA. Les pilotes auront la possibilité d'apposer d'autres publicités.

En aucun cas, l'identification des véhicules définie par la FFSA ne pourra être modifiée par les pilotes.

Chaque pilote devra porter la combinaison officielle de l'année en cours prévue et commercialisée par VIP Challenge.

Est interdite, sur les voitures et les combinaisons, toute publicité de manufacturier autre que celui du Championnat.

ARTICLE 6. SITES ET INFRASTRUCTURES

6.1. ZONE DES STANDS

Sauf disposition particulière annoncée lors du briefing, la vitesse sur la voie des stands est limitée à 60 km/h sous peine des pénalités ci-après :

Essais qualificatifs

Annulation des temps réalisés par le pilote fautif durant la séance jusqu'à l'heure de l'infraction.

Course

- 1ère infraction : "passage par la voie des stands" (Drive Through),
- 2ème infraction : pénalité pouvant aller jusqu'à l'exclusion sur décision des Commissaires Sportifs.

6.2. STRUCTURE D'ACCUEIL

Chaque pilote propriétaire d'une voiture de MITJET 2L disposera, durant toute la saison, d'un emplacement dans le village de la MITJET SERIE dont il devra respecter obligatoirement l'emplacement ainsi que l'espace prévu pour sa voiture et veiller à la propreté de cet espace.



Chaque pilote pourra décorer son stand sur l'espace qui lui sera désigné sans toutefois déborder sur l'espace voisin.

- Cet aménagement ne pourra se faire, sans altérer la structure mise en place, que sur le sol (sous la voiture), au moyen d'un revêtement :
 - En matière synthétique
 - En bois
 - En lino (nota : la moquette est interdite)

Sur la partie verticale au fond de la tente, au moyen

- De bâche tendue et fixée
- De panneaux de bois ou de matières synthétiques correctement fixés.

Il est formellement interdit de coller des stickers, percer ou dégrader la structure d'accueil.

En cas de non respect du règlement gérant les infrastructures, l'organisateur pourra prendre toute sanction non sportive et qu'il jugera adaptée à l'encontre du concurrent concerné.

ARTICLE 7. DEROULEMENT DE L'EPREUVE

Une épreuve officielle se compose de deux séances d'essais chronométrés, de deux courses Sprint et d'une course Longue

Format d'un meeting :

- 60 minutes d'essais privés
- 2 séances d'essais chronométrés de 12 minutes chacune.
- 1 course Longue de 50 minutes.
- 2 courses Sprint de 20 minutes.

7.1. ESSAIS

7.1.1. Le Directeur de Course peut interrompre les essais aussi souvent et pour aussi longtemps qu'il l'estime nécessaire afin de dégager la piste ou de permettre l'enlèvement d'une voiture.

Toutes les voitures abandonnées sur le circuit lors de la première séance d'essais qualificatifs seront ramenées vers les stands dès que possible et pourront participer à la séance suivante.

7.1.2. Pendant toute la durée des essais qualificatifs, des contrôles systématiques du marquage, de la qualité ou des dimensions des pneus peuvent être effectués avant que la voiture ne reprenne la piste sur instruction des commissaires de piste. Par ailleurs, un feu vert et un feu rouge seront placés à la sortie de la voie des stands. Les voitures ne pourront sortir de la voie des stands que lorsque le feu vert sera allumé. De plus, à l'approche de voitures en piste, un drapeau bleu ou un feu bleu clignotant apparaîtra à la sortie de la voie des stands afin de prévenir les pilotes quittant la voie des stands.

7.1.3. Essais privés

Seuls sont autorisés à participer aux séances d'essais privés les pilotes régulièrement engagés à l'épreuve et uniquement dans la discipline dans laquelle ils sont engagés.

Aucune autre séance d'essais privés à laquelle participerait un pilote engagé au Championnat MITJET 2L avec une voiture du même type que celle(s) engagée(s) ne pourra être organisée sur le circuit de l'épreuve 10 jours au moins avant la date de début de l'épreuve.

7.1.3.1. Une séance d'essais privés de 60' partagée en deux séries sera proposée par l'organisateur au plus tôt le vendredi précédant la date de la séance d'essais qualificatifs.

7.1.3.2. Ordre de participation aux essais privés

Les pilotes Pro devront participer à la série 1 des essais privés alors que les pilotes Amateur participeront obligatoirement à la série 2.



7.1.3.3. Pneus autorisés aux essais privés

Seuls les pneus slicks (ou pluie) déjà marqués lors des épreuves précédentes de la saison pourront être utilisés lors des essais libres et pourront être régulièrement contrôlés en bout de la ligne des stands avant que la voiture ne reprenne la piste.

7.1.4. Essais qualificatifs

7.1.4.1. Temps minimum de qualification

Les pilotes devront, pour se qualifier, réaliser un temps inférieur ou égal à 115 % de la pole position. Des non qualifiés pourront être repêchés en application du Code Sportif International.

Sauf indication spécifique figurant sur le règlement particulier de l'épreuve, la séance d'essais qualificatifs devra se terminer au moins 4 heures avant le début de la procédure de départ de chaque course.

7.1.4.2. Pneus autorisés aux essais qualificatifs

Dès le départ de la première séance d'essais qualificatif, seuls les pneus (secs ou pluie) marqués pour le meeting pourront être utilisés.

7.1.4.3. Nombre de véhicules qualifiés

A l'issue des essais qualificatifs, si le nombre de qualifiés dépasse le nombre maximum de voitures autorisées à prendre le départ de la course, les pilotes inscrits au Championnat MITJET 2L seront prioritaires.

A l'issue des essais qualificatifs, si le nombre de qualifiés inscrits au Championnat de MITJET 2L dépasse le nombre maximum de voitures autorisées à prendre le départ de la course, les pilotes ayant réalisé les meilleurs temps seront prioritaires.

7.1.4.4. Ordre de qualification

7.1.4.4.1. Le pilote Pro au sein de l'équipage participera à la première séance d'essais qualificatifs d'une durée de douze minutes.

Ce temps déterminera la position de ce pilote sur la grille de départ de la course sprint N°2.

7.1.4.4.2. Le pilote Amateur au sein de l'équipage participera à la deuxième séance d'essais qualificatifs d'une durée de douze minutes.

Ce temps déterminera la position de ce pilote sur la grille de départ de la course sprint N°1.

7.1.4.4.3. La position de la voiture sur la grille de départ de la course Longue sera déterminée par le temps réalisé lors de la première séance d'essais qualificatifs.

7.2. BRIEFING

A l'issue des vérifications techniques et administratives, tous les pilotes autorisés à participer à l'épreuve sont tenus d'assister à un briefing défini dans les articles 7.2.1, 7.2.2 et 7.2.3 du règlement standard des circuits "asphalte".

Toutes les pilotes assistant au briefing seront tenus de signer la feuille d'émargement.

7.3. COURSES

7.3.1. Durée

Toutes les Epreuves du Championnat MITJET 2L seront constituées de la façon suivante :

- Une course Longue d'une durée de 50 minutes et un tour avec un arrêt obligatoire aux stands pour un changement de pilote durant chaque course à effectuer entre la 23^{ème} et la 27^{ème} minute.
- Deux courses Sprint d'une durée de 20 minutes et un tour chacune.

7.3.2. Ordre de départ

- Le pilote classé Pro prendra obligatoirement le départ de la course longue.



- Le pilote Amateur prendra le départ de la 1^{ère} course Sprint.
- Le pilote classé Pro prendra le départ de la 2^{ème} course Sprint.

7.3.3. Départ

7.3.3.1. La procédure de départ lancé avec procédure allégée conformément à l'article 7.3.1.4.2. du règlement standard des circuits "asphalte" FFSA sera appliquée pour toutes les courses.

7.3.3.2. La voiture officielle de l'organisateur se retirera à la fin du tour de formation. Les voitures continueront seules à la suite de la voiture en pole position à une vitesse de 60 km/h avec une tolérance maximum de 3 km/h (soit 63 km/h maximum) dans toute la zone définie par la Direction de Course et indiquée à chaque concurrent lors du briefing.

Cette vitesse pourra être maintenue par l'utilisation d'un limiteur de vitesse.

Après chaque départ, une vérification systématique de cette vitesse sera réalisée par lecture des données transmises par le module de contrôle de vitesse et, pour toute vitesse supérieure à 63 km/h, le Collège des Commissaires Sportifs appliquera une pénalité pour "départ anticipé" à l'équipage concerné.

Le feu rouge sera allumé pendant le tour de formation.

Aucune voiture ne pourra en dépasser une autre de sa file avant que le signal de départ (feu vert allumé) ne soit donné.

7.3.3.3 Les changements de roues ne seront pas autorisés sur la grille de départ.

7.3.3.4. Tout concurrent dont la voiture n'aura pas franchi la ligne d'arrivée à la fin de la première course devra, au plus tard 30 minutes après l'affichage des résultats de la première course, confirmer la participation de la voiture à la course suivante.

7.3.3.5. Si une ou plusieurs voitures doivent être retirées de la grille, les intervalles ne seront pas comblés.

7.3.4. Arrêt/neutralisation - changement de pilote

7.3.4.1. Procédure d'arrêt-neutralisation.

- Le temps compris entre la boucle d'entrée et la boucle de sortie des stands lors du changement obligatoire de pilote sera de 3 minutes.
- L'arrêt aux stands doit s'effectuer en franchissant la boucle de chronométrage située à l'entrée de la voie des stands entre la 23^{ème} et la 27^{ème} minute de course respectivement, soit au-delà de 23 min. 00 sec. 000 et avant 26 min. 59 sec. 999 écoulées depuis le départ de la course (feu vert ou extinction des feux rouges).
- Si une voiture se trouve avoir franchi la boucle de chronométrage d'entrée des stands avant la fin de la 23^{ème} minute, l'heure à laquelle elle pourra franchir la boucle de chronométrage de sortie des stands sans faire l'objet de pénalité sera 26 min. 00 sec. 00.

En cas de départ retardé (voir article 7.3.1.4.1. du Règlement Standard des Circuits) lors du changement de pilote, la boucle de chronométrage d'entrée des stands devra être franchie une fois la 18^{ème} minute écoulée et avant la fin de la 21^{ème} minute de course, soit :

- au-delà de 18 min. 00 sec. 000,
- et avant 20 min. 59 sec. 999.

Dans le cas où le Directeur de Course déciderait de faire intervenir un Safety Car dans les deux dernières minutes d'une fenêtre d'arrêt-neutralisation, la fermeture de cette fenêtre sera retardée de 5 mn.

7.3.4.2. Une boucle de chronométrage sera positionnée à l'entrée et à la sortie des stands afin de contrôler la durée des arrêts.

7.3.4.3. Assistance dans la voie des stands et ravitaillement

1. Aucune intervention ne peut être réalisée sur la voiture dans la voie des stands et aucun changement de pilote ne peut avoir lieu tant que la voiture n'est pas totalement à l'arrêt dans la zone de travail qui lui a été attribuée et que son moteur n'est pas éteint. Lorsqu'une intervention est réalisée sur la voiture, seul le mécanicien intervenant est autorisé dans de la zone de travail.
2. Aucune opération ne pourra être réalisée sur la voiture par plus d'un mécanicien. Aucun matériel autonome ne peut fonctionner sans son mécanicien.



3. Les ravitaillements en carburant sont interdits. Aucun carburant ne peut être retiré des voitures durant ces périodes.
4. Toute autre intervention ne peut se faire que par le mécanicien clairement identifié (art. 4.2.2.6.) et le pilote.

Personnel autorisé dans la zone de travail de la voie des stands pour la maintenance, les réparations et les changements de pilotes :

- 1 mécanicien maximum, clairement identifié par un dossard défini dans l'article 4.2.2.6. de ce règlement, portant une combinaison ignifugée, une cagoule et des gants homologués FIA pour effectuer les opérations d'entretien, de complément de liquides, les réparations ou quelque autre opération que ce soit.
- Le pilote sortant de la voiture pourra aider le pilote le remplaçant.
- Le ravitaillement en lubrifiant et liquides divers (sauf carburant) est autorisé pendant la course.
- Le moteur ne peut être redémarré que lorsque les roues complètes de la voiture sont en contact avec le sol et qu'elle est sur le point de rejoindre la course.
- La voiture devra démarrer par la seule intervention du pilote sanglé à l'intérieur et reprendre la piste par ses propres moyens et sans aucune aide extérieure.

7.3.4.4. Tout arrêt aux stands, quelle qu'en soit la raison, devra entraîner l'arrêt immédiat du moteur.

7.3.4.5. Sécurité générale

- Un pilote qui abandonne sa voiture doit la laisser au point mort ou débrayée, avec le volant en place. Cette règle s'applique également lorsque la voiture est garée dans le Parc Fermé.
- A tout moment en cours d'Epreuve, les pilotes ne sont autorisés à rejoindre la piste, y compris la voie des stands et la grille, qu'après avoir fait démarrer le moteur seuls et sans aide.
- Les pilotes prenant part aux essais et à la course doivent toujours porter les vêtements, les sous-vêtements, le casque et le dispositif de Retenue Frontale de Tête approuvé par la FIA spécifiés dans l'Annexe L au Code Sportif.
- Un pilote entrant dans la voie des stands ne peut défaire son harnais de sécurité qu'une fois que sa voiture s'est complètement arrêtée devant le garage.
- Les phares avant blancs, le feu arrière rouge et les feux de pluie arrière de la voiture devront être allumés en permanence quand elle roulera sur une piste déclarée "piste humide". Il reviendra au Directeur de Course de décider si le pilote doit s'arrêter en raison d'un feu défectueux. Dans le cas où la voiture serait arrêtée pour cette raison, elle pourra reprendre la course une fois l'anomalie réparée.
- Le Directeur de Course ou le Délégué Médical FFSA peuvent demander à un pilote de se soumettre à un examen médical à tout moment pendant la durée d'une Epreuve.
- Tout non-respect des conditions générales de sécurité du Code Sportif ou du présent Règlement Sportif pourra entraîner l'exclusion de l'Epreuve de la voiture et du pilote concernés.
- Il incombe au concurrent à bord de sa voiture de ne quitter sa zone de travail ou son garage après un arrêt que lorsqu'il peut le faire en toute sécurité. Les voitures dans la voie rapide ont la priorité sur celles qui quittent la zone de travail et il est interdit de doubler dans la zone comprise entre les deux boucles de chronométrage.

7.3.4.6. Instructions et communications aux concurrents

Les Commissaires Sportifs ou le Directeur de Course peuvent donner des instructions aux concurrents au moyen de circulaires, conformément au Code Sportif. Ces circulaires seront distribuées à tous les concurrents qui devront en accuser réception.

Tous les classements et tous les résultats des essais et des courses, ainsi que toutes les décisions des officiels, seront affichés sur le tableau d'affichage officiel.

7.3.5 Arrivée

Le drapeau à damiers sera présenté à la voiture en tête de la course après l'échéance de la 50^{ème} minute et un tour pour la course Longue et à l'échéance de la 20^{ème} minute plus un tour pour les courses sprint.



7.4. PARC FERME

- Après avoir reçu le signal de fin d'essais chronométrés et de course, toutes les voitures classées doivent se rendre directement au Parc Fermé, sans retard inutile, sans recevoir aucun objet quel qu'il soit et sans aucune assistance (sauf celle des commissaires de piste, si nécessaire).
- Toute voiture classée ne pouvant atteindre le Parc Fermé par ses propres moyens sera placée sous le contrôle exclusif des commissaires de piste, qui emmèneront la voiture vers le Parc Fermé.
- Seuls les officiels chargés des contrôles peuvent pénétrer dans le Parc Fermé.
- Aucune intervention de quelque nature que ce soit ne peut y être effectuée sans l'autorisation de ces officiels.
- Toutes les voitures seront maintenues en Parc Fermé jusqu'à la fin de l'expiration du délai de réclamation le plus tardif prévu par le Code Sportif.
- Lorsque le Parc Fermé est en cours d'utilisation, le règlement du Parc Fermé s'applique à la zone située entre la Ligne et l'entrée du Parc Fermé.
- Le Parc Fermé doit être suffisamment grand et protégé de sorte qu'aucune personne non autorisée ne puisse y avoir accès.

ARTICLE 8. PENALITES

8.1. INCIDENTS

Voir article 8.1. du règlement standard des circuits asphalte.

8.2. PENALITES POUVANT ÊTRE APPLIQUEES

8.2.1. Pendant l'arrêt neutralisation

Les pénalités suivantes pourront être infligées en cas de violation de l'Article 7.3.3.1

1. Temps entre les deux boucles de chronométrage de la voie des stands inférieur au temps de référence : Pénalité de "Stop & Go" équivalant à la durée manquante.
2. Arrêt ou conduite à vitesse anormalement réduite (inférieure à 30 km/h ou ayant pour conséquence de ralentir un autre concurrent) dans la voie de circulation des stands comprise entre les boucles d'entrée et de sortie du chronométrage : Drive Through.
3. Le dépassement de la vitesse limite de 60 km/h dans la voie des stands fera l'objet de pénalités qui pourront être comprises entre une amende, un Drive Through ou une exclusion.
4. Début ou fin de l'arrêt aux stands obligatoire en dehors de l'intervalle de temps prescrit : Pénalité de "Stop & Go" d'une durée équivalente à la durée manquante ou dépassée.

Toutefois, si une des pénalités prévues aux points 1) à 4) ci-dessus doit être infligée et notifiée par écrit au représentant de l'équipe au cours des trois derniers tours ou après la fin de la course, l'article 8.2.1. ne s'appliquera pas et une pénalité en temps de 30 secondes dans les cas 2) et 3), et de 40 secondes dans les cas 1) et 4) sera ajoutée au temps de course réalisé par la voiture concernée.

ARTICLE 9. CLASSEMENTS ET ATTRIBUTION DES POINTS

9.1. COURSES SPRINT

A l'issue de chaque course Sprint, il sera établi un classement général final des pilotes Pro, Amateur et Pro-Am.

Un pilote seul participant aux deux courses Sprint marquera l'ensemble des points acquis lors de ces deux courses.

Les deux pilotes d'un même équipage (catégorie Pro-Am) marqueront l'ensemble des points correspondant aux classements de leur voiture lors des deux courses sprint.

Au classement général des courses Sprint

1 ^{er}	50 pts	11 ^{ème}	35 pts	21 ^{ème}	25 pts	31 ^{ème}	15 pts	41 ^{ème}	5 pts
2 ^{ème}	48 pts	12 ^{ème}	34 pts	22 ^{ème}	24 pts	32 ^{ème}	14 pts	42 ^{ème}	4 pts
3 ^{ème}	46 pts	13 ^{ème}	33 pts	23 ^{ème}	23 pts	33 ^{ème}	13 pts	43 ^{ème}	3 pts
4 ^{ème}	44 pts	14 ^{ème}	32 pts	24 ^{ème}	22 pts	34 ^{ème}	12 pts	44 ^{ème}	2 pts
5 ^{ème}	42 pts	15 ^{ème}	31 pts	25 ^{ème}	21 pts	35 ^{ème}	11 pts	45 ^{ème}	1 pts



6 ^{ème}	40 pts	16 ^{ème}	30 pts	26 ^{ème}	20 pts	36 ^{ème}	10pts
7 ^{ème}	39 pts	17 ^{ème}	29 pts	27 ^{ème}	19 pts	37 ^{ème}	9 pts
8 ^{ème}	38 pts	18 ^{ème}	28 pts	28 ^{ème}	18 pts	38 ^{ème}	8 pts
9 ^{ème}	37 pts	19 ^{ème}	27 pts	29 ^{ème}	17 pts	39 ^{ème}	7 pts
10 ^{ème}	36 pts	20 ^{ème}	26 pts	30 ^{ème}	16 pts	40 ^{ème}	6 pts

9.2. COURSE LONGUE

Chaque pilote marquera l'ensemble des points correspondant au classement de la voiture qu'il pilotait lors de la course Endurance

Au classement général des courses longues

1 ^{er}	50 pts	11 ^{ème}	35 pts	21 ^{ème}	25 pts	31 ^{ème}	15 pts	41 ^{ème}	5 pts
2 ^{ème}	48 pts	12 ^{ème}	34 pts	22 ^{ème}	24 pts	32 ^{ème}	14 pts	42 ^{ème}	4 pts
3 ^{ème}	46 pts	13 ^{ème}	33 pts	23 ^{ème}	23 pts	33 ^{ème}	13 pts	43 ^{ème}	3 pts
4 ^{ème}	44 pts	14 ^{ème}	32 pts	24 ^{ème}	22 pts	34 ^{ème}	12 pts	44 ^{ème}	2 pts
5 ^{ème}	42 pts	15 ^{ème}	31 pts	25 ^{ème}	21 pts	35 ^{ème}	11 pts	45 ^{ème}	1pts
6 ^{ème}	40 pts	16 ^{ème}	30 pts	26 ^{ème}	20 pts	36 ^{ème}	10pts		
7 ^{ème}	39 pts	17 ^{ème}	29 pts	27 ^{ème}	19 pts	37 ^{ème}	9 pts		
8 ^{ème}	38 pts	18 ^{ème}	28 pts	28 ^{ème}	18 pts	38 ^{ème}	8 pts		
9 ^{ème}	37 pts	19 ^{ème}	27 pts	29 ^{ème}	17 pts	39 ^{ème}	7 pts		
10 ^{ème}	36 pts	20 ^{ème}	26 pts	30 ^{ème}	16 pts	40 ^{ème}	6 pts		

9.3. CLASSEMENTS :

Trois classements seront établis :

- Un classement Pro dont le vainqueur sera déclaré vainqueur du Trophée Pro du Championnat MITJET 2L
- Un classement Amateur dont le vainqueur sera déclaré vainqueur du Trophée Amateur du Championnat MITJET 2L
- Un classement Pro-AM dont le vainqueur sera déclaré vainqueur du Trophée Pro-Am du Championnat MITJET 2L

9.4. CLASSEMENT GENERAL FINAL PILOTES

9.4.1. Chaque pilote totalisera les points obtenus à chaque course.

9.4.2. Pour le classement final du Championnat MITJET 2L, l'épreuve de Spa Francorchamps est considérée comme épreuve Joker en alternative à l'épreuve de Motorland. Le classement général ne prendra en compte que les meilleurs résultats obtenus à Spa ou bien à Motorland.

Après ce premier décompte, il sera tenu compte de l'ensemble des résultats de chaque pilote diminué de ses deux plus mauvais résultats (courses) sur la saison.

9.5. SERONT DECERNES

- Un titre de vainqueur du Trophée Pro au pilote totalisant le plus grand nombre de points sur l'ensemble de la saison (dans le respect de l'article 9.4.2).
- Un titre de vainqueur du Trophée Amateur au pilote totalisant le plus grand nombre de points sur l'ensemble de la saison (dans le respect de l'article 9.4.2).
- Un titre de vainqueur du Trophée Pro-Am au pilote totalisant le plus grand nombre de points sur l'ensemble de la saison (dans le respect de l'article 9.4.2).



ARTICLE 10. PRIX

Suivant article 10 du règlement standard des circuits "asphalte" et accords particuliers entre la FFSA, les partenaires et le Promoteur du Championnat,

10.1. PRIX PAR MEETING

Un meeting est composé de 3 courses sur 2 jours, clôturé par un classement.

Chaque meeting, en fonction du classement par catégorie, donne lieu à une attribution de prix présentée ci-après sous réserve d'avoir au minimum 5 pilotes engagés dans sa catégorie (Pro, Amateur, Pro-Am).

	PRO	PRO/AM	AMATEUR
1 ^{er}	1500 €	1500 €	1500 €
2 ^{ème}	1000 €	1000 €	1000 €
3 ^{ème}	700 €	700 €	700 €
4 ^{ème}	400 €	400 €	400 €
5 ^{ème}	200 €	200 €	200 €

L'intégralité de ces prix est cumulée et versée en 2 temps :

- Premier paiement en juillet pour les prix gagnés dans la première partie de saison.
- Second paiement au mois de novembre, pour les prix gagnés dans la seconde partie de saison.

Les primes non distribuées suite à un déclassement de pilotes ou à cause du manque de concurrent dans la catégorie ne pourront être redistribuées.

Les primes pourront être payées sous formes de chèques bancaires ou de bons d'achat essence, pneus, pièces...

10.2. PRIX DE FIN DE SAISON

Un prix sera décerné en fin de saison au champion de France ainsi qu'au premier de chaque catégorie, sous réserve qu'un minimum de 5 pilotes participent aux 7 meetings.

Les ex- aequo seront départagés en se basant sur le nombre de 1^{ere}, 2^e, 3^e, 4^e et 5^e places obtenues lors de l'ensemble des manches disputées. Si une égalité persistait, les ex-æquo seraient départagés par le temps qualificatif de la 1^{ère} séance d'essai du 1^{er} meeting de la saison. »

Pour que le prix soit distribué, le pilote devra obligatoirement avoir apposé les stickers des partenaires du Championnat MITJET 2L sur sa voiture et avoir la combinaison officielle comme présentée sur le plan d'identification des partenaires joint au règlement technique. Dans le cas contraire, VIP Challenge se réserve le droit de ne pas distribuer les prix aux pilotes concernés.



REGLEMENT TECHNIQUE 2017

Le règlement n'est pas rédigé en terme d'interdiction, mais en terme d'autorisation. Il faut donc à sa lecture, ne jamais oublier que toute modification est interdite s'il elle n'est pas expressément autorisée

Art. 1 : VEHICULES

Modèle : Véhicules de type Mitjet 2L avec 3 carrosseries différentes. Toutefois à la demande des concurrents pour des raisons de promotion et de sponsoring, d'autres formes pourront être fournies et homologuées par VIP CHALLENGE.

1.1 Véhicule exclusivement fourni par VIP CHALLENGE.

1.2 Seules les voitures possédant un passeport technique pourront participer à la série. Le passeport sera établi à la première épreuve à laquelle participera la voiture, ceci pendant les vérifications techniques et par le Commissaire Technique de la Série de VIP CHALLENGE Organisation.

Art. 2 : PIECES MECANIKES ET ELEMENTS DE CARROSSERIE

Toutes les pièces mécaniques et éléments de carrosserie devront provenir exclusivement du distributeur VIP CHALLENGE Organisation.

2.1 Pièces mécaniques Aucune modification ou adjonction d'élément mécanique autre que celle homologuée sur les véhicules de la Série de VIP CHALLENGE Organisation, ne sera autorisée sans l'accord écrit de VIP CHALLENGE Organisation et celui du Commissaire Technique de la Série.

2.2 Dimension véhicule Longueur : 4100mm ; Largeur : 1810mm ; Hauteur : 1210mm ; Ces dimensions sont hors tout.

L'ensemble des éléments de carrosserie devra rester conforme à leur définition et aspect d'origine. Aucune modification ne sera autorisée sans accord écrit de VIP CHALLENGE Organisation et du Commissaire Technique de la Série de VIP CHALLENGE Organisation. Les découpes, le perçage de trous supplémentaires ou transformations de carrosserie pour améliorer le refroidissement sont formellement interdites.

Certains éléments de carrosserie, options, styles, déflecteurs d'air ou éléments carbone tuning pourront être montés sur les véhicules. Ceux-ci seront fabriqués et vendus exclusivement par VIP CHALLENGE.

Tous les éléments aérodynamiques de type : aileron, déflecteurs d'aileron, mats d'aileron correspondants au type de carrosserie, déflecteurs de pare choc avant devront être obligatoirement montés avant le départ des essais et de chaque course.

Tout style de découpage est interdit sous peine de remplacement obligatoire des éléments modifiés

Art. 3 : MOTEUR :

Tout véhicule non équipé d'un moteur provenant de chez VIP CHALLENGE ne sera pas autorisé à participer au championnat. Toute modification des éléments composants le moteur : apport ou retrait de matière, traitement de surface ou autre (exemple : sablage, microbillage etc...) est interdite et sera considérée comme une non-conformité technique. Les calages de distribution seront d'origine. Le moteur pourra être récupéré pour contrôle à n'importe quel moment de la saison.

3.1 Moteur : strictement d'origine (voir fiche homologation)

3.2 Culasse : 3.2.1 Rectification Culasse Hauteur mini autorisée après rectification : 138 mm

3.3 Bougies : libres

3.4 Boîte de vitesse : les rapports de boîte devront rester d'origine et seront vendus exclusivement par VIP CHALLENGE

3.5 Filtres à air : d'origine



3.6 Scellés :

Des scellés (appelés plombs) seront apposés sur le moteur lors de la première manche de la saison

3.6.1 Ils devront rester positionnés et conservés toute l'année. Tout moteur plombé devant être révisé pour casse ou révision périodique devra obligatoirement être envoyé chez VIP CHALLENGE pour démontage et contrôle de conformité en présence du commissaire technique Mitjet 2L et replombé obligatoirement au meeting suivant.

3.6.2 Chaque concurrent pourra faire plomber un moteur supplémentaire pour changement en cas de casse. Le démontage et le remontage du moteur ainsi que les pièces détachées, son transport et les frais de déplacement du Commissaire Technique seront à la charge du propriétaire et facturés par VIP CHALLENGE Organisation.

3.6.3 Carburant :

95 ou 98 sans plomb. L'essence dite Racing est interdite (cf. règlement standard FFSA des circuits : articles 4.2.1 et 4.2.1.2). Aucun additif ou mélange ne sera admis. Des prélèvements d'essence pourront être effectués en cours d'épreuve. Il sera effectué un prélèvement pour contrôle de la densité, suite à ce contrôle, son résultat entraînera ou non un prélèvement pour analyse de conformité du carburant.

3.6.4 Tout moteur ayant participé à une ou plusieurs manches du championnat de l'année en cours et/ ou qui aurait été retiré du véhicule pour quelques raisons que ce soit (remplacement, etc) devra pouvoir être remis pour contrôle au commissaire technique de la Mit Jet Série, à sa simple demande et ceci à n'importe quel moment de la saison, et bien entendu plombé. Tout moteur remis sur lequel il manquerait un élément mécanique ou les plombs serait déclaré NON CONFORME.

Il sera établi en début d'année une liste des n° des moteurs pour chaque véhicule (liste évolutive en cours de saison).

3.7 Pression d'essence :

Elle doit être de 3.7 bar (+/- 0.1). Elle sera contrôlée sur le tuyau d'alimentation de la rampe d'injection.

Art. 4 : BOITIER ELECTRONIQUE

4.1. Il sera marqué du numéro de course de la voiture.

4.2. Il pourra être tiré au sort avant chaque épreuve.

4.3. Il sera fixé et placé à son emplacement d'origine.

Art. 5 : ECHAPPEMENT :

Il devra rester conforme à l'origine. Aucune modification ne sera autorisée.

5.1 Décibels : la norme autorisée par la FFSA est de 100db maximum à 75% du régime moteur. Des contrôles inopinés pourront être réalisés par la FFSA, le non respect par le concurrent de cette norme, pourra entraîner le non départ d'une course.

5.2 La méthode de mesure du bruit sera celle de la FIA définie à l'annexe de la FFSA.

5.3 Toute infraction au bruit sera pénalisée :

- 1ère infraction : lors d'une séance d'essais, pénalité de 5 secondes ou lors d'une course pénalité de 5 places dans le classement.
- 2ème infraction : pénalité pouvant aller jusqu'à l'exclusion

Art. 6: POIDS MINIMUM

6.1 Poids : 850 kg, pilote à bord à l'arrivée de la course.

6.2 Mesuré à tout moment de l'épreuve, voiture en état de marche et pilote à bord.



6.3 Le poids sera contrôlé avec la bascule de VIP CHALLENGE. Celle ci sera disponible à tout moment pour l'ensemble des pilotes dans le local technique des commissaires durant le meeting.

6.4 Un contrôle pourra être effectué à l'issue de n'importe quelle séance d'essais ou de course par le Commissaire Technique de la Série de VIP CHALLENGE Organisation.

6.5 Tout pilote qui ne respecterait pas le poids minimum fixé ou qui aurait refusé de se soumettre à la pesée sera déclassé par le Directeur de course de la manche d'essais ou de course qui précède le contrôle.

Art. 7 : LEST

7.1 Si un lest s'avère nécessaire, il pourra être réalisé au moyen de plaques de plomb. Il devra être fixé obligatoirement sur le plancher côté passager, avec une tige filetée de diamètre 10, avec un écrou indesserable et une rondelle.

7.2 Il ne devra en aucun cas dépasser la partie basse du châssis celle-ci étant délimitée entre le sol et les tubes formant le cadre du châssis.

Art. 8 : PNEUMATIQUES

8.1 Marque, Type : Yokohama, Type NEOVA R.

Seuls les pneus avec codes barre répertoriés par Yokohama France sont acceptés dans le championnat.

8.2 Taille : 255 40 18 95W

8.3 Nombre : 10 pneus secs + 4 pneus pluie neufs maximum, vendus exclusivement par VIP CHALLENGE Seuls VIP CHALLENGE ou le commissaire technique seront décisionnaires du changement de pneus de « sec » à « pluie ». Il sera autorisé 5 min avant le départ en pré-grille mais non obligatoire. Tout changement de pneus sera FORMELLEMENT interdit en pré-grille. Un pneu neuf pourra être remplacé suite à une crevaison ou accident. Il devra être enregistré avant son montage par le commissaire technique.

8.4 Marquage : contrôlé par code barre.

8.5 Traitement pneu et rectification : Tout traitement, ou chauffe des pneus et rectification de pneu externe ou interne est interdit.

8.6 Livraison Pneus : L'intégralité des pneumatiques sera envoyée aux Teams avant la première épreuve. L'organisateur VIP CHALLENGE ne disposera pas de pneus secs et pluie à vendre sur les meetings ou lors des essais mis à part un minimum de stock en cas de crevaison.

8.7 Pression des pneus : libre.

Art. 9 : GARDE AU SOL

9.1 Hauteur : 70 mm

9.2 Mesure : entre le sol et le châssis à l'aplomb des tubes châssis les plus bas, mesure effectuée sans pilote à bord.

9.3 Un emplacement de référence pour la mesure de la garde au sol sera effectué par le Commissaire Technique de la Série de VIP CHALLENGE Organisation au début de chaque épreuve.

Art. 10 : AMORTISSEURS

10.1 Amortisseurs : origine du véhicule distribué par VIP CHALLENGE Organisation.



10.2. Ressorts : dureté - Avant : 200 / 60 / 180
- Arrière : 200 / 60 / 80

Ils devront **obligatoirement** provenir du distributeur VIP CHALLENGE Organisation.

Art. 11 : TRAIN AVANT

11.1 Angle de carrossage : libre

11.2 Angle de chasse : libre

11.3 Parallélisme : libre

11.4 Voie avant 1550 mm / voie arrière : 1540 mm +/- 1%

11.5 Dimensions Carrosserie :

AV : 1810 ; Hauteur de l'axe AV : 1810mm

AR : 1810 ; Hauteur de l'axe AR : 1810mm

Art.12 : TRAIN ARRIERE

12.1 Alignement : autorisé, dans la mesure des réglages d'origine. Aucune modification des éléments mécaniques ne sera autorisée.

12.2 Empattement : Cote 2400 mm +/- 1%

Art.13 : FREINS

13.1 Freins Avant :

Diamètre : 330 mm

Epaisseur : 30 mm

13.2 Freins Arrière :

Diamètre : 280 mm

Epaisseur : 22 mm

13.3 Plaquettes :

Les plaquettes de freins avant et arrière doivent provenir exclusivement de VIP CHALLENGE et rester d'origine constructeur.

Art.14 : Acquisition de données :

Les systèmes d'acquisitions de données ou de télémétrie sont INTERDITS pendant les essais chronométrés et les courses. Tout véhicule contrôlé avec un système d'acquisition de données ou autre pendant les essais chronométrés et les courses sera déclaré NON CONFORME.

Art. 15 MODIFICATION DU REGLEMENT TECHNIQUE

Le Règlement technique est défini en début d'année et approuvé par VIP CHALLENGE Organisation et la FFSA. L'organisateur se réserve le droit de modifier, après accord de la FFSA, le présent règlement technique en cours de saison. Le nouveau règlement entrera en vigueur au jour de sa publication et remplacera le règlement précédent.

Je soussigné certifie avoir pris connaissance des règlements technique et sportif 2017 de VIP CHALLENGE et m'engage à les respecter.

A.....Le..... Signature du pilote :