REGLEMENT 2024
YOUNGTIMERS GTI CUP

Préambule :
Seul HVM Racing peut se prévaloir de ce présent Règlement Sportif et du Règlement Technique de la « Youngtimers GTI Cup » et/ou organiser des manifestations ou des courses se référant à ces règlements. De même l'agrément des voitures par la « Youngtimers GTI Cup » n'a de valeur que pour les courses de la « Youngtimers GTI Cup » et ne peut pas être utilisé par d'autres organisateurs dont l'action serait alors parasitaire.

Le nom « Youngtimers GTI Cup » ainsi que le logo associé sont des marques déposées.

Ce texte est écrit sous forme d'autorisation, tout ce qui n'est pas écrit est interdit.

REGLEMENT SPORTIF 2024

1 – Organisation et Calendrier

1.1 – Organisateurs

1.1.1 – La Youngtimers GTI Cup 2024 est organisée par
HVM Racing SARL
31 Rue d'Aguesseau - 92100 – BOULOGNE,
sous la tutelle de la Fédération Française du Sport Automobile.

Tous les points non prévus au présent règlement relèvent du Code Sportif International, des prescriptions générales de la FFSA, du Règlement Standard des Circuits « asphalte » ou figureront dans le règlement particulier de chaque épreuve.

1.1.2 - Le présent règlement a été enregistré par la FFSA sous le permis d'organisation n°**C24-2024** en date du 09/01/2024.

1.1.3 - Le commissaire technique de la Youngtimers GTI Cup pour la saison 2024 est M. CANTAT Hervé.

1.2 – Calendrier

La Youngtimers GTI Cup 2024 se déroulera sur les épreuves suivantes :

3-4-5 mai	***Historic Tour Dijon***
31 mai – 1-2 juin	***Historic Tour Charade***
5-6-7 juillet	***Historic Tour Magny-Cours***
6-7-8 septembre	***Historic Tour Nogaro***
18-19-20 octobre	***Historic Tour Val de Vienne***

La FFSA et HVM Racing se réservent le droit de modifier ce calendrier.

2 – Assurances

Voir Article R 331.10 et A 331.32 du Code du Sport.
Il vous est conseillé de consulter votre assureur et votre ASA.

3 – Concurrents et Pilotes

3.1 – Licences et conditions d'admission

3.1.1 – La Youngtimers GTI Cup est accessible, uniquement sur invitation, aux pilotes titulaires d'une licence nationale ou internationale en cours de validité délivrée par la FFSA ou par une ASN étrangère (pays assimilés par la FIA).

Les pilotes étrangers peuvent avoir à présenter une autorisation de participation à une épreuve nationale organisée dans un pays étranger délivrée par leur ASN.

3.1.2 - La FFSA ainsi que le promoteur HVM Racing, se réservent le droit de refuser toute candidature dans le but de préserver l'esprit du Trophée, sans avoir à justifier leur décision.
Les inscriptions et engagements ne sont officiels qu'après avoir été confirmés par l'organisateur.

3.1.3 - Par le seul fait de s'inscrire à la Cup et/ou à l'une de ses épreuves, le pilote et le concurrent acceptent les termes du présent règlement et s'engagent à le respecter dans la forme comme dans l'esprit.

3.2 - Inscription à la Youngtimers GTI Cup

3.2.1 - Tout pilote désirant participer à la Youngtimers GTI Cup devra envoyer à HVM Racing une demande d'inscription, avant le 15 février 2024. Cette demande pourra être faite en ligne sur le site www.hvmracing.fr

La demande devra être accompagnée d'un règlement à l'ordre de HVM Racing, représentant le montant du droit d'inscription de **340€ TTC** pour le premier pilote de la voiture. Un pilote désirant partager le volant de la voiture d'un autre concurrent, sans inscrire lui-même une autre voiture, devra s'inscrire comme deuxième pilote. Montant d'inscription « 2ème pilote » : 120€ **TTC** pour la saison.
3.2.2 - Toute nouvelle inscription à la Youngtimers GTI Cup en cours d'année reste possible. Elle devra être reçue au moins **6** semaines avant la première épreuve que le concurrent souhaite disputer.

3.2.3 – Pour découvrir la Youngtimers GTI Cup, un pilote peut s'engager à une épreuve une fois dans la saison sans s'inscrire à la Cup. Il devra alors acquitter un droit spécial de **150€ TTC** en sus du cout de l'engagement.
Dès le deuxième engagement, le solde de l'inscription annuelle à la Cup sera exigé.

3.3 – Engagements aux épreuves
3.3.1 - Tout pilote désirant participer à une épreuve devra envoyer à HVM Racing une demande d'engagement avant la date de clôture des inscriptions. Cette demande pourra être faite en ligne sur le site www.hvmracing.fr. Le règlement des droits d'engagement pourra se faire par carte bancaire sur le site Internet (sécurisé).

Deux pilotes peuvent partager la voiture, un des pilotes disputant la course 1 et l'autre la course 2.
Dans ce cas les deux pilotes doivent s'engager en même temps avec un formulaire d'engagement unique.
Le pilote engagé comme premier pilote disputera la course 1 et le pilote engagé comme deuxième pilote disputera la course 2.

La réception d'une facture générée automatiquement par le site internet ne constitue pas une confirmation d'engagement.

3.3.2 - Les montants des droits d'engagement varieront selon l'épreuve et le nombre de courses. Ils seront précisés sur le formulaire d'engagement.

3.3.3 - Aucun remboursement d'engagement ne sera effectué après la date de clôture des engagements. Même en cas d'accord spécifique basé sur une raison de force majeure, une retenue minimum sera appliquée
▪ de 30 % pour les demandes reçues 8 jours et plus avant la compétition,
▪ de 50 % pour les demandes reçues jusqu'aux vérifications

3.3.4 - Des pilotes « invités » pourront être acceptés sur la grille à la seule discrétion de l'opérateur. Ils ne marqueront pas de points au classement.

3.3.5 - Date de clôture : Elle est indiquée sur les bulletins d'engagements de chaque épreuve. Des engagements peuvent être acceptés après la date dite de clôture, à la demande expresse du concurrent, s'il reste des places disponibles. Après cette date de clôture le tarif des engagements sera majoré.

3.3.6 – Parrainage : Un pilote (le parrain) peut parrainer un nouveau pilote (le filleul) pour participer à une ou plusieurs courses de la Youngtimers GTI Cup (Le filleul étant un pilote n'ayant jamais roulé dans le Trophée depuis l'existence du Trophée).
Lors de la première inscription du filleul à une épreuve, il n'aura pas à payer le droit spécial de 150€ en sus du coût de l'engagement (cf art. 3.2.3), et le parrain bénéficiera d'une remise de 20% sur le montant de l'engagement de l'épreuve à laquelle participe le filleul.
A chaque participation du filleul à une épreuve durant la même saison, le parrain bénéficiera d'une remise de 20% sur le montant de l'engagement de l'épreuve à laquelle participe le filleul.

3.3.7 - Si le format des courses d'un meeting est modifié, les droits d'engagements peuvent aussi changer. Le concurrent devra alors s'acquitter du nouveau montant. S'il refuse ce changement, il peut annuler sa participation en prévenant de son refus dans les 24 heures suivant la notification.

3.4 – Diffusion des informations
Tous les documents, inscriptions, règlements et informations seront expédiés par internet exclusivement.
Il est donc obligatoire de disposer d'une adresse internet pour s'inscrire et participer à la Cup.
Les concurrents seront seuls responsables du bon fonctionnement de leur boite e-mail.

4 – Véhicules et Equipements

4.1 – Véhicules
4.1.1 – Véhicules admissibles
Voir aussi article 1 du Règlement Technique
La Youngtimers GTI Cup est ouverte aux voitures de type coupé de maximum 2 portes (+ hayon) :

- GTI, d'une cylindrée inférieure à 2000 cm3, Homologuées par la FIA en Groupe N ou Groupe A avant le 31/12/1990 et désignées sur la liste des voitures éligibles. (En annexe 1)
- Youngtimers, d'une cylindrée inférieure à 2000 cm3, Homologuées par la FIA en Groupe N ou Groupe A avant le 31/12/1997 et désignées sur la liste des voitures éligibles. (En annexe 1)
- Kit Car / Superproduction interdits
- Voitures de marque et type Honda Civic homologuées par la FIA en Groupe N ou Groupe A jusqu'au 31/12/1997 (voir liste des voitures éligibles)

Les seules extensions autorisées sont celles homologuées par la FIA en groupe N ou A avant le 31/12/1997.
D'autres voitures de catégories et/ou de périodes proches, présentant un intérêt particulier, pourront être admises individuellement sur dossier.
Le promoteur se réserve la possibilité d'accueillir des concurrents « Invité » hors classement avec des voitures proches des voitures éligibles. Classe « Invité ».

4.1.2 – Divisions et classes
Le Trophée comporte les 6 classes suivantes :

- **N1 –** Groupe N jusqu'à 1 600 cm³
- **N2 –** Groupe N de 1 601 à 2 000 cm³
- **A1 –** Groupe A jusqu'à 1 600 cm³
- **A2 –** Groupe A de 1 601 à 2 000 cm³
- **N3** – Honda Classic
- **A3** – Honda Classic

4.1.3 – Conformité

Les voitures doivent être dans leur spécification de période, conformes à leur fiche d'homologation FIA et correspondre soit aux règlements d'un des groupes N ou A de l'annexe J de 1990 soit à un règlement d'une Coupe de Marque agréée en période.

4.1.4 – Vérifications et contrôles

4.1.4.1 - La présentation de la voiture aux contrôles préliminaires sera considérée comme une déclaration implicite de conformité de la part du concurrent.
Tout concurrent s'engageant dans une épreuve, doit être en possession

- Du passeport technique 3 volets FFSA de la voiture qu'il engage (ou de son équivalent étranger pour les concurrents étrangers).
- De la fiche d'homologation FIA originale de son véhicule en version papier. (Les photocopies sont interdites)

Il doit présenter ces documents lors des vérifications techniques.

4.1.4.2 – A la demande du Directeur de course et/ou du Collège des commissaires sportifs ou à l'initiative du Délégué technique de la FFSA, les Commissaires techniques peuvent vérifier la conformité d'une voiture à tout moment d'une épreuve selon l'art V.C et V.E de la Réglementation générale FFSA.

4.1.4.3 - Le concurrent accepte par avance tous les contrôles de conformité aux règlements même s'ils entraînent pour lui des travaux et des frais à sa charge exclusive. Tout concurrent qui refuserait de se soumettre aux contrôles techniques sera exclu du meeting et de la Youngtimers GTI Cup.

4.1.4.4 - Les frais de démontage et de remontage sont entièrement à la charge du concurrent dans le cas où la demande de contrôle est diligentée par l'autorité sportive.
Toutefois, si la conformité est constatée, et afin d'aider les concurrents, il sera accordé une allocation de :
- ***Stade 3*** : remontage culasse : 250 € TTC tout compris
- ***Stade 5*** : remontage intégral du moteur complet : 500 € TTC tout compris

Remontages d'autres éléments : pas d'allocation
Dans le cas d'un démontage suite à une réclamation l'Article VII.A de la Réglementation Générale FFSA sera appliqué.

4.1.4.5 - Des scellés pourront être posés par le Commissaire technique à tout moment d'une épreuve. Une fois installés, leur présence et leur état sont sous la seule responsabilité du concurrent. Ils devront dès lors rester intacts jusqu'à l'autorisation du Commissaire de les retirer. Ils pourront permettre, entre autre, au Commissaire de différer si besoin et à sa seule initiative, toute opération de contrôle.
L'absence des scellés posés par le Commissaire technique pourra, sur décision du Collège des Commissaires, entrainer la disqualification du concurrent et son renvoi devant la Commission de discipline

4.2 – Equipements et Pneumatiques

4.2.1 – Pneumatiques

Type : voir le Règlement Technique
Le changement de roue est interdit en pré-grille, sur la grille de départ et sur la piste. Seule une décision du Directeur de course peut l'autoriser.

4.2.2 – Equipements

4.2.2.1 – Equipements de sécurité du pilote
Se référer au tableau "Equipement Sécurité Circuit VHC".

4.2.2.2 - Transpondeurs
Chaque voiture doit être équipée d'un transpondeur agréé FFSA permettant le chronométrage électronique. Le concurrent est responsable de son montage et de son bon fonctionnement.

4.2.2.3 - Numéro de course
Se référer à l'Article 4.3 "Règlement Standard des Circuits Asphaltes" et « Règlement Championnat de France Historique des Circuits ».

4.2.2.4 – Echappement
Se référer à l'Article 4.2.3.1 du règlement du Championnat de France Historique des Circuits.

5 – Publicité

5.1 – Publicité sur les voitures :
Se référer à l'Article 5.1. du règlement du Championnat de France Historique des Circuits.
Des surfaces pourront être réservées exclusivement à la signalétique de la Youngtimers GTI Cup et à ses partenaires sans que le concurrent puisse s'y opposer.
Le plan de signalétique établi par l'organisateur devra être respecté. Les stickers seront fournis.
Les publicités alcool et tabac sont interdites par la loi française.

5.2 – Publicité sur les combinaisons des pilotes :
Deux surfaces seront réservées exclusivement à la signalétique de la Youngtimers GTI Cup et à ses partenaires sans que le concurrent puisse s'y opposer.

5.3 – Les concurrents veilleront au bon aspect général de leur voiture afin de donner une image valorisante de la Youngtimers GTI Cup.
5.4 – Droits d'exploitation : HVM Racing et les partenaires de la Youngtimers GTI Cup se réservent le droit d'exploiter à des fins publicitaires les noms et résultats des concurrents et pilotes ainsi que toute photo, vidéo et image sans autorisation préalable et sans avoir à payer de droits ou honoraires à quiconque.

6 – Sites et Infrastructures

Se référer au Règlement standard des circuits asphalte de la FFSA

7 – Déroulement de l'épreuve

7.1 - Organisation

Les courses sont organisées par des ASA dans le cadre des règlements de la fédération concernée (FFSA en France) et sous leur autorité et leur responsabilité.

7.2 – Participation

7.2.1 - Dans le cas où le nombre d'inscrits serait supérieur à la capacité d'un circuit, les engagements seront retenus selon l'ordre de réception par HVM Racing.

7.2.2 - Pour répondre à des contingences d'organisation, le format des courses pourra être modifié sans que le concurrent puisse s'y opposer.

7.3 – Courses

Le format standard des courses de la Youngtimers GTI Cup est :

1 séance d'essais qualificatifs de 20 minutes maximum + 2 courses de 25 minutes maximum.

Le tarif d'engagement aux meetings 2024 pour le format standard ci-dessus sera, selon les circuits, ***à partir de 660€.***

Néanmoins le format des courses, la durée et le tarif d'engagement peuvent varier selon les épreuves. Ils seront alors indiqués aux concurrents par note interne et sur le formulaire d'engagement.

Selon le nombre de concurrents, la Youngtimers GTI Cup pourra partager la grille d'un autre Trophée.

Dans le cas d'un meeting à deux courses, la grille de départ de la deuxième course pourra, selon les épreuves, être déterminée soit par les temps des essais, soit par le classement de la première course.

8 – Pénalités, Réclamations et Appels

Consulter le Règlement Standard des circuits asphalte FFSA 2024 et le règlement du Championnat de France Historique des Circuits.

8.1 - Toute infraction au présent Règlement Sportif de la Youngtimers GTI Cup, au Règlement Technique de la Youngtimers GTI Cup, au Règlement Particulier de l'épreuve concernée, au Règlement Standard des circuits asphalte de la FFSA, à la Réglementation Générale de la FFSA, au Code Sportif International de la FIA, sera soumise au jugement du Collège des Commissaires Sportifs.

8-2 - Aucun comportement agressif, anti-sportif ou dangereux ne sera toléré.
Un pilote dont le comportement sera jugé agressif, anti-sportif ou dangereux pourra être exclu de l'épreuve et/ou de l'épreuve suivante par les Commissaires Sportifs, sans remboursement des droits d'inscription.

Tout contact entre deux véhicules sur la piste fera l'objet d'une enquête de la Direction de Course, laquelle pourra, à sa discrétion, demander ou non une sanction à l'encontre du pilote jugé fautif, au Collège des Commissaires Sportifs.
Un pilote impliqué dans un accident ne pourra quitter le circuit (sauf impératif d'urgence médicale dument certifié par le médecin du meeting) qu'après avoir rendu compte des circonstances de celui-ci au directeur de course.

Nonobstant ces décisions sportives, les sanctions prévues à l'article 8-4 ci-dessous peuvent aussi être appliquées

8.3 - Réclamations – Appel
En matière sportive relative aux épreuves FFSA, Le concurrent dispose d'un droit d'appel des sanctions et d'un droit de réclamation – Consulter les prescriptions générales de la FFSA.

8. 4 - Sanctions disciplinaires :
Nonobstant la décision du collège des commissaires ou celle de la commission de discipline de la FFSA si elle était amenée à se prononcer, des sanctions internes à la Cup pourront être prises notamment et sans que cette liste soit limitative, pour provocations ou menaces de toutes natures, verbales ou autres, comportement antisportif ou non conforme à l'esprit de la Cup, manquement à l'éthique sportive, nuisance aux intérêts de la Cup, tricherie, non-conformité, etc...

La Youngtimers GTI Cup étant une épreuve sur invitation, l'organisateur peut ne pas renouveler une invitation précédemment accordée sans avoir à motiver sa décision.
8.5 – La non-conformité du moteur et/ou des valeurs définies à l'article 4 du règlement technique entrainera les pénalités suivantes :
- à l'issue des essais qualificatifs : annulation des temps et départ de la course en dernière position uniquement si la remise en conformité a été réalisée et contrôlée par le commissaire technique.
- à l'issue de la course : déclassement de la voiture pour la course.

Nonobstant ces pénalités, des mesures complémentaires pourront être prises.

9 – Classements

9.1 – Podium : A l'issue de chaque course seront appelés sur le podium les 3 premiers du scratch. Les 3 premiers de chaque classe seront appelés à une remise de coupes sur les paddocks. Si une classe comporte moins de 3 partants, seul le premier de la classe sera appelé.

9.2 – Attribution de points pour chaque course :

A - Points de classement à la classe.
Seuls les pilotes des véhicules ayant parcouru au moins 75% de la distance de la course seront classés et recevront les points de classement ci-dessous.

Place dans la classe	Points
1er	30
2ème	25
3ème	20
4ème	16
5ème	13
6ème à 11ème	11, 9, 7, 6, 5, 4,
du 12ème au dernier	3

Dans le cas où la même voiture serait conduite par plusieurs pilotes, l'un dans une course, l'autre dans une autre course distincte, chaque pilote marquerait uniquement les points acquis par son résultat personnel.

B - Points de participation

- 1 point à tout pilote non classé (= moins de 75% de la distance) ayant pris le départ au moins d'une séance d'essais qualificative ou de la course 1
- 1 point à tout pilote non classé ayant pris le départ de la course 2

C - Points Pole position

- 1 point sera attribué à la pole position de chaque classe
  Il sera ajouté à la course 1, même si le pilote n'est pas classé dans la course 1.

9.3 – Classements
9.3.1
Un classement de chaque classe (N1, N2, A1, A2, Honda Classic N3, Honda Classic A3) sera établi.
Si parmi les 3 premiers du classement final, plusieurs pilotes totalisent le même nombre de points au classement final, ils seront successivement départagés sur le nombre de 1ère place obtenu, le nombre de 2ème place obtenu, le nombre de 3ème place obtenu, leur meilleur résultat non retenu, leur 2ème meilleur résultat non retenu, leur 3ème meilleur résultat non retenu. Si ces critères ne permettent pas de les départager, ils resteront ex-aequo.
Pour les pilotes autres que les 3 premiers, les ex-aequo ne seront pas départagés.
Ne sera retenu comme vainqueur du trophée Youngtimers GTI Cup, que le pilote qui totalise le plus de points toutes catégories confondues. Un classement dédié aux seules voitures de type GTI (cf liste des voitures éligibles) pourra être établi.

9.4 – Courses prises en compte
Le classement final sera établi comme suit :

Nombre de courses organisées	Nombre de courses retenues
Plus de 10	Totalité organisées moins 2
De 6 à 10	Totalité organisées moins 1
Moins de 6	Totalité organisées

9.5 – Championnat de France Historique des Circuits
La Youngtimers GTI Cup participe au Championnat de France Historique des Circuits FFSA.
Ce Championnat classera ensemble tous les pilotes de tous les Trophées participants aux épreuves du Championnat de France selon un règlement qui lui est propre.
Les pilotes titulaires d'une licence nationale ou internationale en cours de validité délivrée par la FFSA ou par une ASN étrangère (pays assimilés par la FIA) seront automatiquement **inscrits** au Championnat de France Historique des Circuits sans droits supplémentaires.
Si un pilote désire ne pas participer au classement du Championnat de France Historique des Circuits, il devra formuler son refus officiellement lors de son inscription à la Youngtimers GTI Cup.
Les pilotes marqueront des points pour le classement « GT/Tourisme Post 90 » du Championnat de France Historique des Circuits. Les points seront attribués à partir du classement scratch de chaque course sans distinction de classe. Les pilotes de la catégorie « Invité » ne marqueront pas de points au Championnat de France Historique des Circuits.
Voir le Règlement du Championnat de France Historique des Circuits pour les modes d'attribution des points.

10 – Prix

Aucun prix ne sera distribué à l'issue des courses ou du championnat.

11 – Responsabilités

Le concurrent et/ou le pilote connait la course automobile et les risques liés. Il agit en toute connaissance de cause, de son propre chef, librement et sous son unique responsabilité.

HVM Racing n'est pas organisateur de courses. Celles-ci sont organisées par des organismes relevant de la FFSA, sous leur propre responsabilité. Aussi, aucune responsabilité de l'opérateur ou des personnes morales ou physiques assurant le fonctionnement du Trophée ne pourrait être recherchée pour d'éventuels incidents lors de ces courses.

HVM Racing
31 rue d'Aguesseau
92100 – BOULOGNE - France

Tel : 01 41 22 20 10
E-mail : contact@hvmracing.fr
Site web : www.hvmracing.fr

YOUNGTIMERS GTI CUP
REGLEMENT TECHNIQUE 2024

Ce texte est écrit sous forme d'autorisation, tout ce qui n'est pas écrit est interdit.

1 – Définition des Véhicules Autorisés

1-1 - Véhicules admissibles

La Youngtimers GTI Cup est ouverte aux voitures type coupé de maximum 2 portes (+ hayon) désignées sur la liste des voitures éligibles (En annexe 1) :

- GTI, d'une cylindrée inférieure à 2000 cm3, Homologuées par la FIA en Groupe N ou Groupe A avant le 31/12/1990 et désignées sur la liste des voitures éligibles. (En annexe 1)
- Youngtimers, d'une cylindrée inférieure à 2000 cm3, Homologuées par la FIA en Groupe N ou Groupe A avant le 31/12/1997 et désignées sur la liste des voitures éligibles. (En annexe 1)
- Kit Car / Superproduction interdits
- Voitures de marque et type Honda Civic homologuées par la FIA en Groupe N ou Groupe A jusqu'au 31/12/1997 (voir liste des voitures éligibles)

D'autres voitures de catégories et/ou de périodes proches, présentant un intérêt particulier, pourront être admises individuellement sur dossier.

1.2 – Agrément

Les voitures doivent disposer d'un passeport technique FFSA.
Toutes les voitures doivent être préalablement agrées par le Commissaire technique de la Cup avant de pouvoir participer à une épreuve.

Le simple fait d'engager un véhicule est une déclaration de conformité de la part du concurrent. En cas de demande, **c'est au concurrent d'apporter la preuve de la conformité de sa voiture** avec le règlement.

1.3 – Conformité

Les voitures doivent être dans leur spécification de période, conformes à leur fiche d'homologation FIA et correspondre soit aux règlements d'un des groupes N ou A de l'annexe J de 1990 soit à un règlement d'une Coupe de Marque agréée en période.
Dans ce cas, le règlement de la coupe de marque doit être fourni au commissaire technique par le concurrent.

Les seules extensions autorisées sont celles homologuées par la FIA en groupe N ou A avant le 31/12/1997.

2 – Modifications et adjonctions autorisés ou obligatoires

Deux niveaux de préparation sont acceptés :

1 – préparation de type Groupe N
2 – préparation de type Groupe A ou Règlement « Coupe de Marque » de l'époque

Les Règlements Groupe N et A applicables sont en Annexe ***3*** du présent règlement. Ils déterminent toutes les préparations autorisées sauf précision contraire ci-dessous.
Le Règlement « Coupe de Marque » revendiqué doit être fourni par le concurrent.

Le concurrent devra préciser le niveau de préparation de son véhicule (N, A).

3 – Poids minimum

Voir valeurs comme suit en fonction du groupe :
Groupe N = Fiche d'homologation FIA
Groupe A = Annexe J 1990
Coupe de Marque = Règlement particulier de la discipline.

Le contrôle du poids peut être effectué à tout moment d'une épreuve sans pilote et son équipement à bord, (sauf prescriptions différentes pour les coupes de marques), avec la quantité restante de liquide dans les réservoirs (étant entendu qu'il est interdit d'ajouter de l'huile, ou tout autre liquide ou solide avant la pesée). En cas de doute les Commissaires Technique devront faire vidanger le réservoir d'essence celle-ci ne pouvant pas être considéré comme du lest.

Afin de respecter le poids minimum, du lest peut être utilisé à condition qu'il soit fixé solidement au plancher, en lieu et place du siège passager exclusivement et de telle façon que des outils soient nécessaires pour le retirer. Des scellés doivent y être posés par le commissaire technique.

L'organisateur peut imposer en cours de saison un poids modifié dans le but d'équilibrer les performances.

4 - Moteur

4.1
Préparation autorisée strictement conforme à la fiche d'homologation FIA et/ou aux règlements de l'annexe J 1990 spécifiques aux groupes concernés.

Ligne d'échappement libre mais caractéristiques et norme de bruit conforme au règlement standard des circuits asphaltes. Silencieux obligatoire

Si la voiture en est équipée, le modèle de compresseur / turbo doit correspondre à sa fiche d'homologation FIA.

Uniquement pour les voitures des classes Honda Classic N et Honda Classic A : Boite à air libre pour tous les groupes (règlementation Gr A)

Allumage : Le système doit être identique au système d'origine.
Le distributeur doit conserver son positionnement.
Pour les Honda Civic : possibilité de remplacer le distributeur par une bobine jumeau statique de référence 096088

4.2 – Cas particulier de R5 GT TURBO groupe N
4.2.1 – La pression de suralimentation ne doit pas dépasser celle d'homologation soit 650 millibars.
La géométrie de la capsule, de son support, de la tige de commande du clapet de décharge et le clapet de décharge lui-même devront rester rigoureusement d'origine.
La canalisation reliant la capsule du clapet de décharge au carburateur (durite de commande d'actuateur de waste-gate) ne doit pas être calibrée, pincée, liée ou fuyarde. Elle doit être transparente, avoir un diamètre intérieur de 6,3 mm et une longueur maximum de 1200 mm.

4.2.2 – Lors des vérifications de conformité au cours des épreuves, la mesure sera effectuée avec le matériel de contrôle suivant :
Pression : Manomètre 1,6 bars, classe 0,5
Course : Micromètre type montre-comparateur.
Aucune correction de la valeur relevée ne sera effectuée. Seuls les instruments utilisés par le commissaire technique feront foi.

Le début d'ouverture du clapet de décharge sera contrôlé à l'aide de la touche d'une montre comparateur placée sur le levier et non sur la tige de commande.

A la valeur de pression maxi d'ouverture de 650 millibars, le déplacement minimum du levier doit être de 0,4mm.
A la pression de 820 millibars (+30 millibars de tolérance) la tige de commande du clapet doit avancer au minimum de 5mm.
Voir schéma en annexe 4.

Plombage du moteur :
Le plombage du moteur doit pouvoir être exécuté dans le cadre des contrôles techniques. A cet effet les vis doivent être percées pour permettre la pose de scellés dans le but d'empêcher la dépose de la culasse (vis du cache arbre à cames ou cache culbuteurs) et du carter inférieur. Le concurrent est responsable des scellés posés sur son moteur.

5 - Transmission

Boite - Transmission
Voir préparation autorisée en fonction du groupe.

Boites séquentielles interdites.

Uniquement pour les voitures des classes Honda Classic N et Honda Classic A :
- Volant moteur : voir fiche FIA (Dans le but d'accélérer les contrôles techniques, nous demandons d'enlever à l'avance, la plaque noire sous moteur)
- Boite de vitesse :
  - Honda Classic N : seul les pont rapport final d'origine et rapport final ratio 4.928 seront autorisé (rapport de boite interdit).
    Les différentiels à glissement limité type torsen ou à disque sont interdit
  - Honda Classic A : seront autorisé fiche homologation GrA des modèles concerné et également autorisé la boite suivante pour les modèles à partir de 92 (EG6 et EK4)

Pont final : ratio : 4
Rapport de 1ere : origine
Rapport de 2eme : origine
Rapport de 3eme : 1.636
Rapport de 4eme : 1.31
Rapport de 5eme : 1.129

6 - Suspension

Voir préparation autorisée en fonction du groupe ; fiche homologation FIA, annexe J 1990.

Les amortisseurs et les ressorts sont libres dans la mesure où ils respectent la technologie existante à l'époque. Leur nombre doit être conservé. Les amortisseurs équipés de réservoirs additionnels sont interdits ainsi que tout capteur sur tout élément de la suspension, y compris les amortisseurs.

Uniquement pour les voitures des classes Honda Classic N et Honda Classic A :
- Le triangle supérieur avant type origine réglable pour le carrossage (non tubulaire) est toléré
- Les Honda Classic A pourront utiliser la fiche d'homologation Gr A
- Les Honda Classic N seront soumises à la règlementation Gr A pour la hauteur de caisse et largeur de voie. Les trains rotulés sont interdit.

Barre stabilisatrice :
Honda Classic N : origine obligatoire
Honda Classic A : fiche homologation Gr A

7 - Roues et pneumatiques

Voir dimensions autorisées en fonction du groupe en annexe 2.

Uniquement pour les voitures des classes Honda Classic N et Honda Classic A : 15 pouces maximum

Dimensions autorisées en Groupe A :
Les roues complètes (roue complète = flasque + jante + pneu) sont libres à condition de pouvoir se loger dans la carrosserie d'origine, c'est-à-dire que la partie supérieure de la roue (flanc de la jante et du pneu), située verticalement au-dessus du centre du moyeu, doit être couverte par la carrosserie lorsque la mesure est effectuée verticalement.
En aucun cas, la largeur de l'assemblage jante-pneu en fonction de la cylindrée de la voiture ne doit excéder les valeurs suivantes :
Jusqu'à :

- 1 000 cm3 : 6 ,5"
- 1 300 cm3 : 7"
- 1 600 cm3 : 8 ,5"
- 2 000 cm3 : 8 ,5"

Pneumatiques :
Seuls les pneus Yokohama, Avon type ZZS, ZZR et CR28 et tous les pneus homologués route sont autorisés. Avon ZZR peuvent être retaillés, à condition que cela soit fait par le partenaire officiel SODIPNEU et non pas par le concurrent.
Pneus slicks interdits.
Les pneus devront être commandés au moins 15j avant l'épreuve auprès de la Société Sodipneu (info@sodipneu.com), partenaire du Trophée, qui y apposera une identification spécifique sur chaque pneu livré. Les pneus et les services associés pourront être livrés directement de l'épreuve. Aucun pneu neuf ne pourra être monté en l'absence du marquage du partenaire Sodipneu.

Sauf en cas de séance officielle déclarée humide, le nombre de set de pneus slicks est limité à 1 set neuf par épreuve quel que soit le nombre de courses, de séances qualificatives ainsi que leur durée auquel le pilote participe.
Il n'est pas possible d'utiliser plusieurs sets de pneus neufs au cours d'un même meeting,

Par set on entend = 1 train AV + 1 train AR = 4 pneus
Par meeting on entend essais qualificatifs officiels et/ou courses. Les essais privés ne sont pas concernés.

Sur la totalité de la bande de roulement et uniformément, la hauteur des structures doit être d'au moins 1.6 mm. Le commissaire technique peut demander à tout moment d'une épreuve à un concurrent de changer tout pneu qu'il jugerait dangereux ou trop usé sans qu'il ait à motiver sa décision (usure prononcée, arrachement de caoutchouc…).

8 - Système de freinage

Voir impératif en fonction du groupe : annexe J 1990, Fiche FIA.
Le système d'assistance de frein peut être déconnecté ou supprimé.

Uniquement pour les voitures des classes Honda Classic N et Honda Classic A (voir annexe 4) - Frein avant :

- Honda Classic N : Il sera autorisé en plus de l'origine homologation Gr N :
  - Frein avant origine modèle intégra type r euro (type dc2)
- Honda Classic A : En plus de ceux autorisés en Civic N il sera possible de monter le frein homologué FIA pour Civic EE9 et EG6 conforme également pour EK4

Uniquement pour les voitures des classes Honda Classic N et Honda Classic A - Frein arrière :

- Voir fiche FIA Gr N pour tous les Groupes
- Répartiteur manuel de frein Arrière ou répartiteur origine non réglable obligatoire
- Système ABS interdit

9 – Carrosserie - Extérieur

Garde au sol / Carrosserie
Voir impératif en fonction du groupe en annexe 2.

<u>Groupe N :</u>
Rappel : Seules les bananes des pare-chocs peuvent être enlevées, pas les pare-chocs.

<u>Groupe A :</u>
Avec l'accord préalable du commissaire technique responsable, les pare-chocs pourront être enlevés.

Uniquement pour les voitures des classes Honda Classic N et Honda Classic A :
Les carrosseries doivent être conformes à leur fiche d'homologation.
Pour les modèles Civic EE9/EE8 les capots, phares avant, et pare-chocs peuvent être remplacé par des modèles type Civic /Crx ED
Tous les éléments de carrosserie doivent être de matière origine constructeur.
Les éléments en fibre ou carbone ou autre qu'origine sont strictement interdits.

10 – Intérieur du véhicule

Habitacle - Accessoires
Voir impératif en fonction du groupe en annexe 2.
Groupe N :

Par dérogation, il est possible de supprimer les sièges arrière et le siège passager.
Par dérogation, il est possible de supprimer les tapis de sol.
Rappel : la roue de secours est obligatoire en groupe N (sauf si définition contraire dans la Fiche d'homologation et pour la catégorie Honda Classic N)

Uniquement pour les voitures des classes Honda Classic N et Honda Classic A : Instrumentation d'origine obligatoire. Dash Board interdit.

Uniquement pour les voitures des classes Honda Classic N : Système de ventilation chauffage origine obligatoire

11 – Accessoires additionnels

Les voitures doivent être équipées d'un silencieux et respecter l'article 4-1 du présent règlement.

12 - Système électrique

Démarrage
Démarreur obligatoire avec source d'énergie à bord et pouvant être actionné par le pilote assis à son volant.
La mise en marche peut s'effectuer dans les stands avec l'appoint d'une source d'énergie extérieure connectée provisoirement à la voiture.
Les batteries embarquées au lithium sont proscrites

13 - Système d'éclairage

Les voitures doivent être équipées au minimum de 2 phares à l'avant, 2 feux rouges à l'arrière, 2 feux stop à l'arrière actionné exclusivement par pression sur la pédale de frein, 1 Feu de pluie à LED de haute intensité homologué installé dans l'axe médian, à l'arrière, fonctionnant de façon indépendante du système d'éclairage de la voiture.

Tous les équipements doivent être en état de fonctionner durant toute l'épreuve.

14 – Circuit de carburant

Carburant : Type de carburant du commerce conforme à l'art 252-9 de la réglementation en vigueur, disponible dans une station-service ordinaire. A des fins de contrôle, il est obligatoire que le réservoir de carburant contienne toujours un minimum de 3 litres de carburant.

15 – Sécurité du véhicule

Sécurité : conforme aux exigences de l'article 5 de l'annexe K en cours de validité.

Arceaux :
Pour les groupes N et A, voir les annexes V (schémas) et VI de l'annexe K de la FIA.

Anneau de remorquage
Des dispositifs de remorquage avant et un arrière sont obligatoires.
Ces dispositifs peuvent être de type anneau métallique ou sangle homologuée FIA.

Ils doivent :
- Être clairement visibles et peints en jaune, rouge ou orange.
- Permettre le passage d'un cylindre de 60 mm de diamètre.
- Permettre de tracter la voiture sur un revêtement sec (béton ou asphalte), en exerçant la traction dans un plan parallèle au sol, avec un angle de plus ou moins 15 degrés par rapport à l'axe longitudinal de la voiture.
- Ce contrôle doit être effectué en bloquant la rotation des roues au moyen du système de freinage principal. La voiture doit être équipée de pneumatiques d'un type identique à celui utilisé lors de la compétition. Il peut avoir lieu lors des vérifications techniques préliminaires.

Annexes au Règlement :

Annexe 1 : Voitures Eligibles
Annexe 2 : Annexes J fin 1990 de la FIA (pour Groupe N et A)
Annexe 3 : Schéma Turbo
Annexe 4 : Système de freinage Civic N & A

Liens pour l'annexe K de la FIA et les annexes J de période

Lien règlement Homologation Gr N et Gr A pour toutes les Honda

HVM Racing
31 Rue d'Aguesseau
92100 – BOULOGNE - France

Tel : 01 41 22 20 10
E-mail : contact@hvmracing.fr
Site web : www.hvmracing.fr

REGLEMENT – YOUNGTIMERS GTI CUP 2023

VISA C39 - 2023 en date du 31/01/2023

AVENANT N°1 - REGLEMENT TECHNIQUE 2024

Modifications au 26 janvier 2024

7 - Roues et pneumatiques

Suite aux problèmes de stocks rencontrés par AVON sur la fourniture des pneus de type ZZS et ZZR, les pneus seront libres sur les marques AVON, YOKOHAMA et NANKANK.

Il est précisé que seuls les pneus les pneus homologués route sont autorisés. Les pneus peuvent être retaillés, à condition que cela soit fait par le partenaire officiel SODIPNEU et non pas par le concurrent.
Pneus slicks interdits

Sauf en cas de séance officielle déclarée humide, le nombre de set de pneus slicks est limité à 1 set neuf par épreuve quel que soit le nombre de courses, de séances qualificatives ainsi que leur durée auquel le pilote participe.
Il n'est pas possible d'utiliser plusieurs sets de pneus slicks neufs au cours d'un même meeting,

Par set on entend = 1 train AV + 1 train AR = 4 pneus
Par meeting on entend essais qualificatifs officiels et/ou courses. Les essais privés ne sont pas concernés.

Tout le reste mentionné dans l'article 7 s'applique en l'etat.

FFSA
FÉDÉRATION FRANÇAISE DU SPORT AUTOMOBILE
BON POUR ACCORD
DATE : 29 janvier 2024