

MAXI 1300 SERIES

REGLEMENT TECHNIQUE 2025

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

Seront admises toutes les voitures dont la cylindrée d'origine ne dépasse pas 1300 cm³ - coupés, cabriolets ou berlines - sous réserve que leur production soit antérieure au 31/12/80. Des modèles de ces voitures qui ont été déclinés les années d'après pourront être acceptées sur dossiers.

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.

Les voitures de plus de 1300cc seront intégrées au Trophée Maxi 2L Classic (voir règlement spécifique).

Les voitures seront réparties en 4 classes :

Classe 1 : jusqu'à 1000 cc, Classe 2 : de 1001 à 1150 cc, Classe 3 : de 1151 à 1300 cc et classe 4 : Classic Mini Cup (réservée aux modèles Mini du groupe BMC jusqu'au 31/12/1990 et avec une réglementation technique spécifique voir annexe 1 et 2)

1.2 – Conformité

Toutes les voitures doivent être préalablement agréés par le Commissaire technique du Trophée avant de pouvoir participer à une épreuve.

Le passeport FFSA et le dossier technique (fourni par le trophée à chaque concurrent) de chaque voiture devront être présentés dûment renseignés avant chaque épreuve.

Si les documents fournis par le concurrent ne s'avèrent pas satisfaisants pour valider les options proposées, l'organisateur du trophée MAXI 1300 SERIES exigera le PTH ou PTN.

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.

2 – Modifications et adjonctions autorisés ou obligatoires

2.1 Radiateurs eau/huile

- Leur emplacement et leurs dimensions peuvent être modifiés. En aucun cas, ils ne doivent faire saillie hors de la carrosserie ni être positionnés dans l'habitacle. Ils doivent être situés derrière une grille de protection.

Un radiateur à huile non d'origine peut être monté dans les mêmes conditions.

- Pour les véhicules à moteur arrière, le radiateur à eau et le radiateur d'huile peuvent être installés à l'avant. Dans ce cas, les entrées d'air se feront sur la plage avant du véhicule et l'extraction se fera obligatoirement sous le véhicule.

Ces entrées d'air serviront uniquement au refroidissement du ou des radiateurs. Le ou les radiateurs seront situés derrière une grille de protection et à l'intérieur du périmètre avant du véhicule. Dans ce cas une pompe à eau électrique pourra être utilisée.

2.2 Particularités pour les véhicules produits jusqu'au 31/12/1960

Date de référence : année de spécification déclarée sur la fiche technique.

Afin d'encourager la participation de ce type de véhicules, les modifications suivantes sont autorisées :

- Carburateurs et système d'admission libres mais le nombre de carburateur doit être conservé 1 carburateur pour 1 carburateur (double corps au maximum).
- Injection interdite sauf si d'origine.
- Montage de barre anti-roulis et tirants supplémentaires.
- Remplacement des amortisseurs à leviers par des amortisseurs télescopiques hydrauliques autorisés. De fait, les points d'ancrage supérieurs et inférieurs pourront être modifiés
- Possibilité de monter des freins à disques à l'avant en remplacement des tambours si le montage est cohérent avec la configuration technique du train avant et conforme à l'article 8.

3 – Poids minimum

Le poids doit être conforme à la fiche d'homologation FIA ou donnée constructeur s'il n'y a pas de fiche pour le modèle.

Le contrôle du poids peut être effectué à tout moment d'une épreuve sans pilote et son équipement à bord, avec la quantité restante de liquide. En cas de doute, les commissaires techniques doivent faire vidanger le réservoir de carburant, ce dernier n'étant pas considéré comme lest.

4 - Moteur

Bloc moteur d'origine.

Conception, cylindrée, position, son dessin et son nombre de cylindres doivent être conservés. (Les points de fixation sur la coque ou sur le châssis resteront d'origine)

Le volant moteur doit être dans son matériau d'origine (ou option constructeur).

La longueur des bielles doit rester d'origine.

Le réalésage est autorisé selon les données suivantes : cote d'origine du constructeur jusqu'à la dernière cote réparation constructeur, même si la limite de classe est dépassée. Les moteurs BMC ne devront pas excéder la cote réparation 0.040 inch.

Les bielles, le vilebrequin, le volant moteur doivent être ceux d'origine (ou option). Ils peuvent être allégés, équilibrés, polis.

Pompe à huile libre mais le nombre ne peut être modifié. Graissage par carter sec interdit, sauf si d'origine ou option.

Culasse d'origine, polissage et rabotage autorisés. Arbre à cames libre mais son montage ne doit entraîner aucune modification de la culasse et du bloc.

Les culbuteurs doivent être d'origine.

Diamètre des soupapes libre mais le nombre ne peut être modifié. Ressorts libres.

Admission pipes et carburateurs d'origine, le montage d'un carburateur du même type mais d'un diamètre supérieur pourra être autorisé (sauf si concerné par article 2.2 ou option). Injection interdite, sauf si d'origine ou option. Dans tous les cas, une demande de modification devra être adressée aux responsables du Trophée.

Plombage du moteur : Le plombage du moteur doit pouvoir être exécuté dans le cadre des contrôles techniques. A cet effet, les vis de cache arbre à cames ou cache culbuteurs et du carter inférieur doivent être percées d'un trou de 1mm minimum. Le concurrent est responsable des scellés posés sur le moteur.

5 - Transmission

La boîte de vitesses doit rester celle du modèle de voiture concerné mais possibilité de remplacer une boîte avec 1ère vitesse non synchronisée par une boîte avec 1ère vitesse synchronisée.

Les pignons à taille droite ou à crabots sont autorisés dans le carter d'origine.

Le nombre de rapports doit être d'origine ou option. Les rapports de boîte et de pont sont libres.

La direction doit être d'origine mais la démultiplication est libre.

6 - Suspension

Les amortisseurs et les ressorts sont libres, mais conserver le même principe de fonctionnement. Ils peuvent être filetés et réglables. Leur nombre doit être conservé. Les points d'ancrage doivent être ceux d'origine. Les leviers, bras et d'une façon générale toute la triangulation doivent être d'origine. Ces pièces d'origine peuvent être renforcées, usinées différemment mais en aucun cas remplacées (sauf si option).

La modification de ces pièces ne doit pas permettre le réglage de la géométrie, sauf si ces systèmes de réglage sont d'origine (ou option).

La hauteur de caisse est libre mais une cale de 8 cm doit pouvoir passer librement sous l'ensemble du véhicule en état de marche, le dépassement d'une petite pièce saillante pourra être toléré (fixation de tube d'échappement, etc..). Contrôle sans pilote à bord.

7 - Roues et pneumatiques

Le diamètre des jantes doit rester d'origine. (Sauf certains modèles de Renault ou dérivées montées d'origine en jantes de 15 pouces qui pourront être montées en jantes de 13 ou 14 pouces.

La largeur des jantes peut être augmentée d'un pouce par rapport à la monte d'origine mais cela ne doit entraîner aucune modification de la carrosserie. Les jantes en alliage sont autorisées à condition de respecter l'aspect "historique", entre autres, dessin d'époque.

La largeur des voies devra être conforme à l'homologation dans la catégorie concernée.

Dans tous les cas le pneu devra être recouvert d'un 1/3 par la carrosserie, tel qu'il est stipulé dans l'annexe J (120 degrés supérieur par rapport à l'axe des roues).

Pneumatiques autorisés :

Les voitures doivent être équipées de pneus exclusivement fournis par le fournisseur désigné par l'opérateur.

Pour les voitures des classes 1, 2 et 3 : YOKOHAMA A048 ou A032 (pour les jantes en 10 pouces).

Les voitures montées en roues de 15 pouces pourront utiliser des pneumatiques homologués route d'autres manufacturiers (sauf Michelin TB 5 et TB 15).

Pour les voitures de la Classe 4 : YOKOHAMA A032

Le nombre maximum de pneus neufs par meeting est fixé à 7, les numéros des pneus seront déclarés par le concurrent et contrôlés par les commissaires techniques.

8 - Système de freinage

Le système de freinage doit rester d'origine (sauf options constructeur). Le servofrein est autorisé. Le montage d'un double circuit est obligatoire sauf si impossibilité technique avérée. Frein à main obligatoire et opérationnel.

9 – Carrosserie - Extérieur

Le châssis ou la coque du véhicule doivent rester de forme et de matière d'origine.

Les éléments de carrosserie doivent être conformes à leur forme, fonction et matière d'origine.

Toutefois les cabriolets sont autorisés à utiliser :

- soit le hard top de série, ou option.
- soit les ensembles hard top/capot d'époque de constructeurs connus (Apal, Ashley etc...)

La calandre d'origine doit être conservée, sauf pour les véhicules bénéficiant de l'article 2.1 - Véhicules à moteur arrière –

Les parechocs avec leurs ferrures avant et arrière peuvent être enlevés s'ils ne font pas partie intégrante de la carrosserie et si après avoir été retirés ils ne laissent apparaître aucune partie saillante pouvant blesser en cas de choc.

10 – Intérieur du véhicule

Le pare-brise doit être en verre feuilleté. Les vitres latérales et la lunette arrière doivent être en Makrolon ou Lexan (minimum 5mm d'épaisseur).

Membrures et pièces intérieures doivent être identiques à l'origine. Le tableau de bord d'origine doit être conservé. Le déplacement ou le remplacement des cadrans, voyants etc... du tableau de bord est autorisé à condition de ne laisser aucune dégradation. Tous les anciens trous doivent être obstrués.

L'habitacle doit être séparé du compartiment moteur par un panneau étanche.

Les panneaux entre l'habitacle et le compartiment moteur ou ne pourront être percés que pour le passage des conduites d'eau, d'huile, d'essence et de liquide de freins en évitant le contact avec le métal par la pose de passe-fils en caoutchouc ou en plastique.

Il est interdit d'enlever les panneaux, les renforts, membrures, les passages de roues avant et arrière, les cloisons moteur et coffre pour donner un dégagement aux différents éléments (moteur, suspension).

La banquette arrière, le siège passager, les moquettes et toile de pavillon peuvent être supprimées. Les panneaux de porte intérieurs doivent être conservés ou remplacés par une feuille d'aluminium.

Siège conducteur : Conforme à l'annexe K en vigueur : siège d'origine suivant la période ou remplacé par un siège pour lequel l'homologation FIA est valide. Les points de fixation peuvent être renforcés, dans ce cas l'avis du contrôleur technique sera nécessaire.

11 – Accessoires additionnels

Conformes à la fiche d'homologation ou options du constructeur validées par les responsables du Trophée.

Remorquage : prévoir à l'avant et à l'arrière de la voiture des anneaux de 60 mm de diamètre intérieur ou sangles homologuées FIA.

12 - Système électrique

La batterie est libre, mais doit être fixée de façon rigide dans son compartiment et emplacement d'origine. L'utilisation de deux batteries est interdite. Le coupe-circuit doit pouvoir être actionné facilement de l'intérieur et de l'extérieur du véhicule.

Possibilité de remplacer la dynamo par un alternateur. Ce générateur électrique est obligatoire et doit être opérationnel pendant toute la durée des essais et courses.

Le choix des faisceaux, bougies, bobine est libre.

Les vis platinées pourront être remplacées par un capteur optique ou magnétique installé dans l'allumeur d'origine.

Le système d'avance centrifuge et/ou à dépression doit rester d'origine.

Dans tous les cas le dispositif ne doit pas être programmable.

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 actionnés exclusivement par pression sur la pédale de frein

1 feu de pluie à LED clignotant homologué de haute intensité 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

Emplacement et orifice de remplissage d'origine (sauf pour raison de sécurité). Il pourra être remplacé par un réservoir FIA/FT3 ou aluminium + mousse à la norme en vigueur. Le bouchon de remplissage parfaitement étanche et la mise à l'air pourvue d'un clapet anti-retour.

Pour tout changement d'emplacement du réservoir et du système de remplissage une demande officielle devra être adressée au responsable du Trophée.

Le carburant doit être de l'essence, tel que défini à l'Article 252-9.1 et 9.2 de l'Annexe J en vigueur.

15 – Sécurité du véhicule

L'équipement de sécurité du pilote doit être conforme au tableau des éléments de sécurité VHC Circuits.

Tous les organes de sécurité de la voiture doivent être conformes à l'annexe K du règlement FIA de l'année en cours.

Le montage d'une armature de sécurité est obligatoire et doit être conforme aux normes de l'annexe K en cours.

En cas de problèmes sur les différents points, la réglementation française en vigueur pour les Véhicules Historiques de Compétition sera prioritaire.

[Liens pour l'annexe K de la FIA et les annexes J de période](#)



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 2025 MAXI 1300 SERIES

Préambule :

Seul HVM Racing peut se prévaloir de ce présent Règlement Sportif et du Règlement Technique du « Trophée Maxi 1300 SERIES » et/ou organiser des manifestations ou des courses se référant à ces règlements. De même l'agrément des voitures par le « Maxi 1300 SERIES » n'a de valeur que pour les courses du « Maxi 1300 SERIES » et ne peut pas être utilisé par d'autres organisateurs dont l'action serait alors parasitaire.

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

REGLEMENT SPORTIF 2025

1 – Organisation et Calendrier

1.1 – Organismes

1.1.1 - Le Trophée Maxi 1300 SERIES 2024 est organisé 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° ~~C29-2024~~ **C34-2025** en date du **28/01/2025**.

1.1.3 - Le commissaire technique du Trophée pour la saison 2025 est « **Christian ALLOIN** », licence **13706/0404**

1.2 – Calendrier

Le Trophée Maxi 1300 SERIES 2025 se déroulera sur les 5 épreuves suivantes :

04-05-06 avril	Historic Tour Dijon
16-17-18 mai	Historic Tour Ledenon
13-14-15 juin	Historic Tour Paul Ricard
19-20-21 septembre	Historic Tour Val de Vienne
17-18-19 octobre	Historic Tour Magny-Cours

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

HVM Racing pourra (et elle seule) organiser des courses complémentaires « hors championnat » basées sur le présent Règlement Sportif.

2 – Assurances

Voir Article R 331.10 et A 331.32 du Code du Sport.

NB : Il est conseillé de consulter son ASA pour les assurances incluses dans la licence et son assureur personnel pour des assurances complémentaires éventuelles.

3 – Concurrents et Pilotes

3.1 – Licences et conditions d'admission

3.1.1 - Le Trophée 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 au Trophée 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 au Trophée Maxi 1300 SERIES

3.2.1 - Tout pilote désirant participer au Trophée devra envoyer à HVM Racing une demande d'inscription, avant le 14 Février 2025. Cette demande pourra être faite en ligne sur le site www.hvmracing.fr

La demande d'inscription devra être accompagnée :

- Du PTH (National ou International) ou du dossier technique interne MAXI 1300 SERIES présentant les caractéristiques de sa voiture. Il devra renvoyer ce dossier dûment complété, signé et certifié sur l'honneur au responsable du Trophée, 15 jours avant la date de clôture des inscriptions de la première épreuve dans laquelle il compte s'engager.
- De la présentation du passeport technique FFSA de sa voiture au commissaire technique. (Obligatoire pour les licenciés FFSA), ou de son équivalent étranger ou un PTH/PTHN.
- Du règlement à l'ordre de HVM Racing, du droit d'inscription de **560€ 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 « 2^{ème} pilote » : **270€ TTC** pour la saison.

3.2.2 - Toute nouvelle inscription au Trophée en cours d'année reste possible. Elle devra être reçue au moins 6 semaines avant la première épreuve que le concurrent souhaite disputer.

Le pilote inscrit dans ces conditions sera « pilote non-prioritaire ». Son engagement à chaque épreuve sera conditionné à la place restant disponible sur la grille et ce sans qu'il soit besoin de le lui préciser.

3.2.3 – Pour découvrir le Trophée, un pilote peut s'engager à une épreuve une fois dans la saison sans s'inscrire au Trophée. Il devra alors acquitter un droit spécial de **190€ TTC** en sus du coût de l'engagement.

Dès le deuxième engagement, le solde de l'inscription annuelle au Trophée 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.

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 du Trophée Maxi 1300 SERIES (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 **190€ TTC** 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 au Trophée. Les concurrents seront seuls responsables du bon fonctionnement de leur boîte e-mail.

4 – Véhicules et Equipements

4.1 – Véhicules

4.1.1 – Véhicules admissibles

Seront admises toutes les voitures dont la cylindrée d'origine ne dépasse pas 1300 cm³ - coupés, cabriolets ou berlines - sous réserve que leur production soit antérieure au 31/12/80. Des modèles de ces voitures qui ont été déclinés les années d'après pourront être acceptés sur dossiers.

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

Chaque concurrent possédera un PTH (National ou International) ou le dossier technique interne MAXI 1300 SERIES présentant les caractéristiques de sa voiture.

Le promoteur se réserve la possibilité d'accueillir des concurrents « Invité » hors classement avec des voitures proches des voitures éligibles.

Les organisateurs du Trophée se réservent le droit de refuser les dossiers d'inscription des voitures non conformes au règlement technique ou ne présentant pas un bon niveau de finition.

4.1.2 – Classes

Les voitures seront réparties en 4 classes :

Classe 1 : jusqu'à 1000 cc

Classe 2 : de 1001 à 1150 cc

Classe 3 : de 1151 à 1300 cc

Classe 4 : Classic Mini Cup (réservée aux modèles Mini du groupe BMC jusqu'au 31/12/1990 et avec une réglementation technique spécifique voir annexe 1 et 2)

4.1.3 - Agrément

Toutes les voitures doivent être préalablement agréées par le Commissaire technique du Trophée avant de pouvoir participer à une épreuve.

Dans le cas où la voiture n'a pas de PTH, le concurrent devra fournir le dossier technique interne MAXI 1300 SERIES présentant les caractéristiques de sa voiture.

4.1.4 - Conformité

La voiture doit être conforme en tout point au règlement technique MAXI 1300 SERIES.

4.1.5 – Vérifications et contrôles

4.1.5.1 - 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).
- Du PTH ou dossier technique interne MAXI 1300 SERIES présentant les caractéristiques de sa voiture.

Il doit présenter ces documents lors des vérifications techniques.

Vérifications préliminaires

- D'une manière générale, sauf règlement particulier, les vérifications administratives et techniques auront une durée de deux heures, le début des vérifications administratives étant programmé 30 minutes avant le début des vérifications techniques.
- La liste des concurrents, pilotes et véhicules admis aux essais sera établie et affichée une heure avant le début des essais de la catégorie concernée.
- A l'issue des essais qualificatifs, la liste des concurrents, pilotes et véhicules admis à participer à la course sera établie et affichée ainsi que la grille de départ.

A l'arrivée

- Sur proposition du commissaire technique délégué et/ou du Directeur de Course, le Collège des Commissaires Sportifs fera effectuer les vérifications à l'arrivée (essais qualificatifs ou courses). Il indiquera les points sur lesquels portent ces vérifications et éventuellement les numéros des véhicules autres que ceux déjà concernés par la réglementation particulière de la catégorie.
- Pour ce faire, les commissaires techniques auront la faculté de remettre leurs demandes de vérifications détaillées pour chacune de leurs interventions (essais qualificatifs - courses) en une seule fois. Dans tous les cas, la décision du Collège, une fois rendue, sera remise au Directeur de Course qui transmettra au commissaire technique.

4.1.5.2 - Les commissaires techniques ou le Directeur de course peuvent, avec l'accord du Collège des Commissaires, vérifier la conformité d'une voiture à tout moment d'une épreuve et exiger qu'elle soit démontée par le concurrent pour s'assurer que les conditions de conformité sont pleinement respectées.

4.1.5.3 - 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 du Trophée MAXI 1300 SERIES.

4.1.5.4 - Les frais de démontage et de remontage sont entièrement à la charge du concurrent dans le cas où la demande 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 (s) : 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.

4.1.5.5 - 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 entrainera la disqualification du concurrent et son renvoi devant la Commission de discipline sur décision du Collège des Commissaires.

4.2 – Equipements et Pneumatiques

4.2.1 – Pneumatiques

Les voitures doivent être équipées de pneus exclusivement fournis par le fournisseur désigné par l'opérateur.

Pneumatiques autorisés :

Pour les voitures des classes 1, 2 et 3 : YOKOHAMA A048 ou A032 (pour les jantes en 10 pouces).

Les voitures montées en roues de 15 pouces pourront utiliser des pneumatiques homologués route d'autres manufacturiers (sauf Michelin TB 5 et TB 15).

Pour les voitures de la Classe 4 : YOKOHAMA A032

Le nombre maximum de pneus neufs par meeting est fixé à 7, les numéros des pneus seront déclarés par le concurrent et contrôlés par les commissaires techniques.

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.

Le changement de pneumatiques est autorisé dans la pitlane pendant les essais qualificatifs et les courses.

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 devra être équipée d'un transpondeur agréé par la FFSA placé à l'avant droit du véhicule. Les concurrents sont responsables du bon montage et du bon fonctionnement en permanence.

Celui-ci sera de marque TAG Heuer By Chronolec modèle : Protime Elite filaire (alimentation directe par la batterie du véhicule) ou de la marque ITS modèle Cobra 260.

4.2.2.3 - Numéro de course

Le trophée MAXI 1300 SERIES attribuera à chaque pilote un numéro de course valable pour l'année en cours. Les chiffres formant les numéros de course seront de couleur noire sur fond blanc de type homologué, placés capot avant, portières droite et gauche.

4.2.2.4 – Echappement

Se référer à l'Article 4.2.3.1 du règlement du Championnat de France Historique des Circuits. La ligne d'échappement est libre mais doit respecter les caractéristiques et normes de bruit de la FFSA. Silencieux obligatoire.

Des contrôles auront lieu pendant les essais et les courses. Un contrôle préventif sera à la disposition des concurrents avant les essais qualificatifs.

La mesure sera faite conformément au 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 seront réservées exclusivement à la signalétique du Trophée et aux partenaires du Trophée sans que le concurrent puisse s'y opposer. Le concurrent devra respecter le plan de signalétique. Les stickers seront fournis.

Dans le cas d'une publicité personnelle du concurrent celle-ci ne pourra excéder les cotes 50x14 cm. Aucune apposition publicitaire ne sera autorisée sur le pare-brise.

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 du Trophée et aux partenaires du Trophée 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 du Trophée.

5.4 – Droits d'exploitation : HVM Racing et les partenaires du Trophée 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 du Trophée 2024 2025 comprend 3 roulages : 1 séance d'essais qualificatifs de 20 minutes + 2 courses de 25 minutes maximum.

Le tarif d'engagement aux meetings 2025 pour le format standard ci-dessus sera, selon les circuits, **à partir de 750€ TTC.**

Des essais privés pourront être proposés par l'organisateur de l'épreuve. Ces séances se feront sous la seule responsabilité des pilotes.

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, le Trophée pourra partager la grille d'un autre Trophée.

Toutes les voitures de moins de 1300cc jusqu'au 31/12/1980 seront intégrées au Maxi 1300 et rouleront selon le règlement du trophée Maxi 1300 SERIES. Des podiums dédiés aux trophées seront organisés.

Dans le cas d'un meeting à deux courses, la grille de départ de la course 2 sera déterminée par le classement de la course 1, dans l'ordre d'arrivée de la course 1.

Le départ sera de type « arrêté » ou « lancé » selon le nombre de voitures.

La grille de départ est du type 2-2 décalée en départ arrêté.

8 – Pénalités, Réclamations et Appels

Consulter le Règlement Standard des circuits asphalte FFSA 2024 2025 et le règlement du Championnat de France Historique des Circuits.

8.1 - Toute infraction au présent Règlement Sportif du Trophée Maxi 1300 SERIES, au Règlement Technique du Trophée Maxi 1300 SERIES, au règlement du Championnat de France Historique des Circuits, 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 pourra faire l'objet d'une enquête de la Direction de Course, laquelle pourra, à sa discrétion, demander ou non une sanction à l'encontre d'un ou des pilotes au Collège des Commissaires Sportifs.

Un pilote impliqué dans un accident ne pourra quitter le circuit (sauf impératif d'urgence médical 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.

8.4 - 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.

8.5 - 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 au Trophée 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 du Trophée, manquement à l'éthique sportive, nuisance aux intérêts du Trophée, tricherie, non-conformité, etc...

Le Trophée étant une épreuve sur invitation, Maxi 1300 SERIES peut ne pas renouveler une invitation précédemment accordée sans avoir à motiver sa décision.

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 couverte par le vainqueur de sa classe seront classés et recevront les points de classement ci-dessous. Les autres ne marqueront que le point de participation (Voir B).

Place dans la classe	Points
1 ^{er}	30
2 ^{ème}	25
3 ^{ème}	20
4 ^{ème}	16
5 ^{ème}	13
6 ^{ème} à 11 ^{ème}	11, 9, 7, 6, 5, 4,
du 12 ^{ème} 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 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 Bonus 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.

D - Points Bonus supplémentaires

- 5 points supplémentaires seront attribués aux concurrents à partir du 4^{ème} meeting auxquels ils participent (5 points par meeting)

9.3 – Classement

Sera établi un classement regroupant l'ensemble des pilotes des différentes catégories en fonction de leur nombre de points acquis dans chacune des classes.

Le vainqueur du Trophée sera celui qui aura le plus de point quel que soit la classe. 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 1^{ère} place obtenu, le nombre de 2^{ème} place obtenu, le nombre de 3^{ème} place obtenu, leur meilleur résultat non retenu, leur 2^{ème} meilleur résultat non retenu, leur 3^{ème} 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.

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

Le Trophée Maxi 1300 SERIES 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 inscrits aux MAXI 1300 SERIES détenteurs d'une licence FFSA seront 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 au Trophée Maxi 1300 SERIES.

Les pilotes marqueront des points pour le classement « GT / Tourisme Pré 90 » du Championnat de France Historique des Circuits. Les points seront attribués à partir du classement scratch de chaque course sans distinction de classe.

Voir le Règlement du Championnat de France Historique des Circuits pour les modes d'attribution des points.

10 – Prix

La dotation MAXI 1300 SERIES se fera sous forme de coupes et lots divers, lors d'une réunion au cours de laquelle sera communiqué le classement général définitif des concurrents.

11 – Responsabilités

Le concurrent et/ou le pilote connaît 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