

# CHAMPIONNAT DE FRANCE HISTORIQUE DES CIRCUITS

*Ce règlement complète ou modifie le règlement standard des circuits asphalte.*

## ARTICLE 1. ORGANISATION

La FFSA organise le Championnat de France Historique des Circuits :

- Catégorie A - Monoplaces
- Catégorie B - GT/Tourisme Pré 1990 \*
- Catégorie C – GT/Tourisme post 1990 \*

et le Championnat de France d'Endurance Historique.

- Catégorie A - Protos
- Catégorie B - GT/Tourisme Pré 1990 \*
- Catégorie C – GT/Tourisme post 1990 \*

**\* NOTA :** les plateaux seront repartis en fonction de l'année d'homologation du modèle éligible le plus récent de chaque Trophées ou Plateaux.

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, des Règlements propres à chaque Trophée admis, ou figureront dans le Règlement Particulier de chaque épreuve.

Le Championnat de France Historique des Circuits se déroulera selon le calendrier ci-dessous sur des épreuves appelées « Historic Tour » :

|                      |               |              |
|----------------------|---------------|--------------|
| 24-26 avril 2026     | Dijon         | Asa Classic  |
| 22-23 mai 2026       | Val de Vienne | Asa Classic  |
| 18-20 septembre 2026 | Charade       | Asa Auvergne |
| 16-17 octobre 2026   | Magny-Cours   | Asa Classic  |

La FFSA se réserve le droit de modifier ce calendrier.

Les concurrents engagés sur une des épreuves du Championnat de France Historique des Circuits ne sont pas autorisés à participer à des séances d'essais privés sur le circuit de l'épreuve concernée dans la semaine précédente de l'épreuve en dehors de celles du vendredi (veille des courses) en prologue de l'épreuve.

### 1.1. OFFICIELS

1 commissaire technique délégué, responsable technique de chaque épreuve, sera désigné par la FFSA.

## 1.2. CATEGORIES ADMISES

Une Coupe, un Challenge, un Trophée ou une Série sera agréé « Championnat de France Historique » si :

- Ses voitures respectent l'annexe K de la FIA en cours, ou à défaut un règlement de Coupe de Marque d'époque ou présentent une configuration identique à une voiture ayant été classée dans une épreuve officielle sur circuit asphalte (de la FIA ou de l'une de ses ASN affiliée) avant le 31/12/2000.
- Ses règlements (sportif et technique) obtiennent un avis favorable du Pôle Sport FFSA et de la Commission VHC Circuit.
- Il participe à toutes les épreuves du Championnat de France Historique.
- Il signe la convention prévue entre l'opérateur et le promoteur du championnat.
- Il inscrit au moins 10 pilotes licenciés FFSA ou d'une ASN étrangère, au championnat à la deuxième épreuve de la saison. Si cette condition n'est pas remplie, seule la moitié des points sera attribuée aux pilotes du Trophée concerné jusqu'à la première course dans laquelle ce nombre de 10 pilotes sera atteint.
- Dès lors que le niveau de 10 pilotes minimum a été atteint une fois, la totalité des points sera attribuée pour toutes les courses suivantes, quel que soit le nombre d'engagés.

## ARTICLE 3. CONCURRENTS ET PILOTES

### 3.1. INSCRIPTION AU CHAMPIONNAT

Le Championnat de France Historique des Circuits est ouvert 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) qui participent aux courses des Coupes, Challenges, ou Trophées agréés par la FFSA inscrits aux épreuves du Championnat de France Historique des Circuits (la liste actualisée des Trophées partenaires est disponible auprès du promoteur du Championnat et de la FFSA).

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

Les pilotes et concurrents titulaires d'une licence nationale ou internationale en cours de validité délivrée par la FFSA ou par une ASN étrangère sont automatiquement inscrits au Championnat de France à partir de la première épreuve à laquelle ils participent exceptés pour ceux inscrits dans les catégories invitées Coupes, Challenges, ou Trophées régulièrement déposés auprès de la FFSA inscrits aux épreuves du Championnat de France Historique des Circuits

Les Opérateurs des Trophées règleront directement à la FFSA (à son ordre) les droits d'inscription de chacun de leurs pilotes au Championnat de France qui sont inclus dans les droits d'inscription à leur Trophée.

Les titulaires d'un titre de participation peuvent participer mais ne marquent pas de points au classement du Championnat de France.

Un pilote conserve la possibilité de renoncer à figurer au classement du Championnat de France. Pour cela il devra adresser une renonciation avant sa première épreuve, par courrier AR au promoteur du Championnat : HVM Racing – 31 rue d'Aguesseau – 92100 Boulogne.

### 3.2. INSCRIPTION AU CHAMPIONNAT DE FRANCE D'ENDURANCE HISTORIQUE

En plus de sa participation au Championnat de France Historique des circuits, les concurrents pourront s'inscrire au Championnat de France d'Endurance Historique appelé les 200 km de l'Historic Tour sur le site du promoteur HVM Racing [www.hvmracing.fr](http://www.hvmracing.fr).

Ce Championnat est ouvert 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 devront présenter une autorisation de participation à une épreuve nationale organisée dans un pays étranger délivrée par leur ASN.

Les titulaires d'un titre de participation TPNVHCC peuvent participer mais ne marquent pas de points au classement du Championnat.

Les inscriptions sont ouvertes aux Berlines, GT et Protos éligibles sur un des Trophées, Coupes, Challenges ou Séries constitutif de l'Historic Tour y compris leurs catégories « invitées ». Ces voitures doivent être conformes en tout point au règlement du Trophée auprès duquel elles sont éligibles.

Les monoplaces ne sont pas acceptées. Le promoteur se réserve la possibilité d'accueillir des concurrents « invités » hors classement avec des voitures proches des voitures éligibles.

## ARTICLE 4. VOITURES ET EQUIPEMENTS

### 4.2. CARBURANT - PNEUMATIQUES – EQUIPEMENTS

#### 4.2.1. Pneumatiques

Le changement de roue est interdit en prégrille, 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.

#### 4.2.3. Equipements

##### 4.2.3.1. Echappement

*Conforme au règlement standard des circuits asphalte.*

##### Pénalités :

Pour toutes valeurs relevées au-dessus des seuils fixés, le Collège des Commissaires Sportifs pourra prononcer :

- un recul de places sur le classement des essais qualificatifs ou de la course (mise en conformité obligatoire),
- l'arrêt de la voiture et l'annulation des temps des essais,
- ou la disqualification de l'épreuve.

##### 4.2.3.2. Equipements de sécurité

*Se reporter aux tableaux des équipements de sécurité*

##### Vitres et filets :

L'ouverture des fenêtres est interdite. Cette interdiction ne s'applique pas aux roadsters.

A défaut de vitres, l'installation de filets est obligatoire.

##### Eclairage :

Protos / Monoplaces : Feux de pluie à leds obligatoires.

Ce feu doit être obligatoirement à diodes multiples (de type Tarsys par exemple) et d'une surface minimum de 20 cm<sup>2</sup>. Le type de feu doit être inscrit sur la liste technique n°19 de la FIA.

L'alimentation électrique de ce feu doit être autonome (c'est-à-dire que le câblage d'alimentation doit être exclusivement dédié à ce feu).

Il doit être installé à moins de 10 cm de l'axe central de la voiture.

Il est autorisé de monter plusieurs feux.

#### **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.

#### **4.2.4.4. Télémétrie - Transmissions**

**Définition : Transmission des données entre une voiture en mouvement et quiconque lié à l'engagement de cette voiture.**

- **Tout système de télémétrie est interdit.**
- **Tout système de radio et liaisons voitures/stands et réciproquement est interdit, sauf règlement particulier de chaque discipline.**

#### **4.3. NUMEROS DE COURSE**

Se reporter au règlement standard des circuits.

### **ARTICLE 5. PUBLICITE**

#### **5.1. PUBLICITE OBLIGATOIRE**

Les voitures et pilotes participants au Championnat de France Historique des Circuits devront obligatoirement être identifiés conformément au plan d'identification défini par le promoteur.

Il est possible d'apposer d'autres publicités sur les voitures et combinaisons, à condition qu'elles ne soient ni politique ni outrageante, ni en concurrence avec les publicités obligatoire définies par le promoteur et que, d'une manière générale, elles soient conformes aux dispositions légales en vigueur.

En aucun cas, l'identification définie par le promoteur ne pourra être modifiée par les concurrents.

Un accord avec le promoteur devra être trouvé dans le cas où une publicité d'un concurrent entre en concurrence avec les publicités définies par le promoteur.

### **ARTICLE 6. ROUTE DE COURSE**

#### **6.2. ROUTE DE COURSE**

**6.2.1.** La route de course est matérialisée par une ligne blanche disposée de part et d'autre de la piste.

Des marqueurs amovibles pourront être mis en place pour renforcer la matérialisation de la route de course.

**6.2.2.** Les pilotes doivent utiliser la piste à tout moment et ne peuvent quitter la piste sans raison. Si une voiture quitte la piste pour une raison quelconque, le pilote peut rejoindre la course. Toutefois, ceci ne peut se faire que dans le respect de la sécurité et sans tirer aucun avantage durable quel qu'il soit. Un pilote sera considéré comme ayant quitté la piste si aucune partie de sa voiture ne demeure en contact avec la piste

**L'usage des bas-côtés, même s'ils sont carrossables, est strictement interdit, hors cas de force majeure justifiable.**

**Les lignes blanches définissant les bords de la piste sont considérées comme ne faisant pas partie de la piste.**

A compter de la 2ème infraction lors des courses, les pénalités suivantes seront appliquées :

- 2ème infraction : + 5 secondes
- 3ème infraction : + 10 secondes
- 4ème infraction : +15 secondes
- 5ème infraction : drive through

## ARTICLE 7. DEROULEMENT DE L'EPREUVE

### 7.1. CHANGEMENT DE VOITURE

Au cours d'une épreuve, il sera permis à un pilote de changer de voiture sous réserve que la demande soit formulée par écrit au Directeur d'épreuve qui transmettra au Collège des commissaires sportifs pour approbation aux conditions suivantes :

- que le pilote soit régulièrement engagé à l'épreuve;
- que la voiture ait été régulièrement présentée aux vérifications techniques et qu'elle figurait sur la liste des autorisés à prendre le départ de la compétition pour un autre concurrent, lui-même régulièrement engagé à l'épreuve ;
- que la demande soit reçue au minimum 2h avant l'heure de départ de la session concernée (qualifications ou course).

### 7.2. CHAMPIONNAT DE FRANCE D'ENDURANCE HISTORIQUE – 200 km de l'Historic Tour

Lors des épreuves de l'Historic Tour, une ou deux course de 90 min, dénommée 200 km de l'Historic Tour, pourra(ont) être organisée(s)

Les équipages participant à cette course seront composés de 1 à 3 pilotes maximum.

Tous les équipages ont l'obligation de procéder à 2 arrêts aux stands.

A chaque arrêt aux stands un temps minimum de 2 minutes et 30 secondes devra être respecté.

Le premier arrêt aux stands obligatoire devra intervenir entre la 22<sup>ème</sup> minute et la 38<sup>ème</sup> minute de course.

Le deuxième arrêt aux stands obligatoire devra intervenir entre la 52<sup>ème</sup> minute et la 68<sup>ème</sup> minute de course.

Les voitures pourront se diriger vers la zone dédiée au ravitaillement uniquement dans les intervalles de temps précités. Toute voiture participant à la course devra être dotée d'une trappe à essence accessible.

#### 7.2.1. Voitures éligibles

7.2.1.1. Berlines /GT / Protos éligibles sur un des Trophées, Coupes, Challenges ou Séries constitutifs de l'Historic Tour y compris leurs catégories « invitées ». Ces voitures doivent être conformes en tout point au règlement du Trophée auprès duquel elles sont éligibles.

Les protos de moins de 3L de cylindrée sont éligibles dans leur configuration d'époque ayant participé à des courses nationales ou internationales sur circuit asphalté avant le 31/12/2000.

Les Groupe C et Les monoplaces ne sont pas acceptées. Les boîtes de vitesses à commande séquentielle sont interdites quelle que soit la voiture.

Les concurrents de l'Historic Tour pourront engager soit leur voiture déjà engagée sur une des séries soit une deuxième voiture dès lors qu'elle est éligible à l'un des règlements des Trophées constitutifs de l'Historic Tour.

### 7.2.1.2. Classes

La répartition des voitures dans les différentes classes est faite en fonction du type de voiture et de leurs performances, à l'initiative du promoteur. En plus du podium général, des podiums par classe pourront être organisés à partir de 5 concurrents prenant part au départ dans une même classe. Le promoteur se réserve le droit de réaffecter la voiture dans une autre classe en fonction de ses performances observées, afin de respecter l'équilibre du plateau.

### 7.2.1.3. Agrément

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

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

Procédure d'agrément : compléter la fiche d'agrément « 200 Km » figurant en annexe du présent règlement, puis la soumettre au commissaire technique pour validation.

En cas d'incertitude sur la puissance réelle de la voiture, l'organisateur pourra demander au concurrent, avant tout agrément, de produire la fiche d'un passage sur un banc de puissance. C'est le poids que le concurrent inscrit sur sa fiche d'agrément qui fera foi pour les contrôles des pesées.

Les concurrents de l'Historic Tour pourront engager leur voiture déjà engagée sur un des Trophées constitutifs de l'Historic Tour lors de la même épreuve.

Le Championnat est sur invitation. La demande d'invitation devra être accompagnée :

- de la fiche d'agrément 2025 de la voiture complétée (voir annexe)
- du règlement à l'ordre de HVM Racing

La FFSA ainsi que le promoteur HVM Racing, se réservent le droit de refuser toute candidature, sans avoir à justifier leur décision.

Les inscriptions et engagements ne sont officiels qu'après avoir été confirmés par le promoteur.

### 7.2.1.4. Conformité

Les voitures doivent être dans une spécification de période.

Toutes les modifications au modèle de base (si elles existent) doivent être renseignées dans la fiche d'agrément pour validation par le commissaire technique.

C'est au concurrent d'apporter la preuve qu'une voiture de même type que la sienne a bien participé à des compétitions dans la même définition technique avant le 31/12/2000.

La fiche d'agrément validée deviendra la référence technique et elle servira dès lors de base pour les contrôles ultérieurs de conformité.

Aucune inscription ne pourra être faite sans fiche d'agrément complétée par le concurrent.

Les voitures disposant de PTH ou PTHN sont dispensées de fiche d'agrément. Dans ce cas, il conviendra de transmettre la copie du PTH / PTHN au commissaire technique.

Attention : une voiture devra rester intégralement conforme à son PTH ou à sa fiche d'agrément.

### 7.2.2. Ordre de départ

Dans le cas où une séance qualificative dédiée ne pourrait pas être organisée, les voitures étant celles déjà engagées dans les plateaux participants à l'Historic Tour, l'ordre des qualifications sera déterminé par les temps réalisés lors des qualifications de chaque plateau. Chaque pilote engagé devra obligatoirement participer aux essais qualificatifs.

### 7.2.3. Ordre de passage des pilotes

Pour prendre le départ de la course, il sera impératif pour chaque équipage de plus d'une personne de respecter un ordre de rotation de pilote qui sera communiqué au plus tard lors du briefing au directeur de course, selon le schéma suivant :

- Pilote 1 : relais n°1
- Pilote 2 : relais n° 2
- Pilote 3 : relais n° 3

Il est strictement interdit de changer ce schéma de formation sans l'accord de la direction de course. Des contrôles seront effectués en sortie de Pit Lane et les commissaires se réservent le droit de ne pas faire partir le pilote qui ne respecte pas cet ordre établi.

### 7.2.4. Procédures de sécurité

Les procédures de sécurité sont les mêmes que pour les autres catégories de Championnat de France. En cas de procédure de drapeau rouge dans la fenêtre d'ouverture des stands, toutes les voitures seront sous le régime de parc fermé.

## 7.3. BRIEFING

Afin de réduire les rassemblements, les briefings comme défini à l'article 7.2.1 du règlement standard des circuits asphalte pourront être remplacés par la procédure suivante :

A l'issue des confirmations d'engagement, tous les pilotes inscrits à la compétition recevront un mail les invitant à consulter un briefing vidéo. Un briefing papier comprenant tous les points propres au déroulement de la compétition leur sera aussi remis lors des vérifications administratives par chaque Opérateur de Trophée contre signature. Un briefing particulier (comprenant 6 personnes maximum) pourra être organisé auprès de la Direction de Course pour toute personne souhaitant poser des questions particulières concernant le déroulement de la compétition.

Dans tous les cas, toute personne prenant part à une compétition est réputée connaître les règlements et prend l'engagement de s'y soumettre sans restriction, ainsi qu'aux décisions de l'autorité sportive et aux conséquences qui pourraient en résulter.

La feuille d'émargement deviendra la liste des autorisés à participer à la compétition. Tout oubli de consultation du briefing vidéo, refus ou oubli de signature pourra entraîner le refus de participation à la compétition.

**7.3.1.4.1.** En cas de d'organisation de Grid Walk incluse dans une procédure de départ classique, il n'est pas possible de faire un tour en passant par la pitlane. S'il intervient, il sera considéré comme un arrêt aux stands après le tour de reconnaissance et le pilote devra prendre le départ de la course depuis les stands, après l'extinction des feux et après le passage de l'ensemble des concurrents

**Retard en pré-grille :** Dans le cas où un pilote se présente après le départ du véhicule de sécurité qui suit le peloton lors du tour de reconnaissance, il pourra prendre le départ depuis les stands après le passage du peloton à l'extinction des feux à condition que la grille ne comporte pas de suppléants.

**Arrêt lors du tour de reconnaissance :** Dans le cas où un pilote immobilise son véhicule lors du tour de reconnaissance, le véhicule de sécurité est chargé de vérifier si ce véhicule peut rejoindre, immédiatement et devant lui, la grille de départ. S'il peut être ramené au stand il pourra prendre le départ comme décrit ci-après. Dans le cas contraire, le pilote sera considéré comme ayant abandonné et le véhicule dégagé aussitôt de la piste.

**Arrêt aux stands après le tour de reconnaissance :** Dans le cas où un pilote rejoint la zone des stands (par ses propres moyens ou non) à l'issue du tour de reconnaissance, il pourra prendre le départ de la course des stands, à l'extinction des feux, après le passage du peloton. S'il y a un ou des suppléants pour la course, celui-ci se trouvera placé comme dernier suppléant. Lorsque la voiture est arrêtée dans la zone des stands devant son emplacement, les interventions mécaniques (hormis tout ravitaillement en carburant) sont permises. Dès lors que la voiture a rejoint sa place sur la grille de départ, elle ne peut quitter son emplacement pour rejoindre les stands sans l'autorisation du Directeur de Course. Elle sera alors soumise aux règles qui précèdent.

#### 7.4. PARC FERMÉ

En cas d'interruption des qualifications ou de la course, consécutive à la présentation du drapeau rouge, les concurrents se trouvent également sous le régime du parc fermé et devront se conformer aux instructions du Directeur de Course ou de ses assistants : voir Articles 7.3.1.4.1.1 et 7.4.1. du règlement standard des circuits asphalte.

#### 7.5. RAVITAILLEMENT

Conformément à l'article 7.5. du règlement standard des circuits asphalte, le ravitaillement est possible uniquement dans la zone dédiée avec un maximum de distribution de 20L par arrêt. La distribution du carburant sera effectuée uniquement par les équipes du fournisseur officiel Sodifuel. Les membres de ces équipes seront équipés de cagoule, gants ininflammables conformes aux normes FIA et combinaison normes FIA 86 et de lunettes de protection. Le port et l'utilisation des radios ainsi que les téléphones portables sont interdits dans la zone de ravitaillement.

La zone sera dédiée exclusivement au ravitaillement. Elle sera interdite au public et seuls les officiels, les équipes de sécurité, les équipes dédiées au ravitaillement et le pilote pourront y accéder. Deux pompes seront installées.

### ARTICLE 8. PENALITES

Seules des pénalités sportives pourront être appliquées aux concurrents.

#### 8.2.2.6. Fenêtres d'arrêts

En cas de non-respect des fenêtres d'arrêts obligatoires (art 7.2) l'équipage se verra infligé une pénalité de 2min30s majorée de 40 secondes forfaitaires pour le temps de traversée de la pitlane.

#### 8.2.2.7. Ordres de passage des pilotes

En cas de non-respect de l'ordre de passage des pilotes (art 7.2.3), l'équipage se verra infligé une pénalité qui pourra aller jusqu'au passage par les stands pour changement de pilote par celui qui a été préalablement désigné.

#### 8.4. DISQUALIFICATION

Le collège des commissaires sportifs pourra prononcer la disqualification d'un pilote. La disqualification peut porter sur tout ou partie d'une compétition (exemple : essais libres, essais qualificatifs, courses etc.) ou sur plusieurs compétitions d'une même épreuve de Championnat de France Historique des Circuits. Tous les résultats, temps, points etc. du pilote disqualifié sont annulés.

En cas de disqualification, les pilotes classés après le pilote disqualifié ne remonteront pas d'une place au(x) classement(s).

Un pilote disqualifié pour une infraction au(x) règlement(s) technique(s) sera disqualifié de toutes les Coupes, Challenges, Trophées ou Séries visés à l'article 1.2 du présent règlement. Le pilote disqualifié de toutes les Coupes, Challenges, Trophées ou Séries visées à l'article 1.2 du présent règlement ne pourra plus prétendre marquer de points pour la saison en cours.

En cas de disqualification, le collège des commissaires sportifs, s'il le juge utile, pourra, en le motivant, transmettre à la FFSA ou à l'ASN du licencié une demande de sanction complémentaire.

#### 8.8. COMPORTEMENT

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.

### ARTICLE 9. CLASSEMENTS

Tous les pilotes inscrits au Championnat de France Historique des Circuits ayant pris le départ d'au moins une course ou d'une séance qualificative du Championnat seront classés.

Il appartient à chaque Opérateur de Trophée de s'assurer avant la publication définitive des résultats des courses que les feuilles de classement officiel indiquent sans erreur les noms des pilotes inscrits et la classe des voitures. Aucune réclamation ne pourra intervenir après le délai réglementaire.

Le championnat est un classement de pilotes. Un pilote pourra y participer avec des voitures différentes selon les épreuves sous réserve qu'elles soient éligibles dans un des plateaux constitutifs du championnat.

Il est autorisé de mixer sur une même grille des voitures ne marquant pas de points au Championnat avec des voitures marquant des points. Par exemple c'est le cas des catégories « Invités » ou des pilotes utilisant des Titres de Participation.

#### 9.1. CHAMPIONNAT DE FRANCE HISTORIQUE DES CIRCUITS

Un classement sera réservé :

- aux pilotes des Monoplaces / Catégorie A,
- aux pilotes des GT et Tourismes pré 1990 / Catégorie B
- aux pilotes des GT et Tourismes post 1990 / Catégorie C.

A l'issue de chaque course, une attribution de points selon le barème défini à l'article 9.3. sera faite à partir du classement général officiel de chaque Coupe, Challenge ou Trophée constitutif d'un des Championnats de France Historiques des Circuits.

Ce classement classera tous les pilotes uniformément.

## 9.2. CHAMPIONNAT DE FRANCE D'ENDURANCE HISTORIQUE

**Un classement sera réservé (hors invités) :**

- **aux pilotes des Protos / Catégorie A,**
- **aux pilotes des GT et Tourisme pré 1990 / Catégorie B,**
- **aux pilotes des GT et Tourisme post 1990 / Catégorie C.**

Les points seront attribués à chaque équipage selon le barème défini à l'article 9.3.

Il y aura donc un classement des équipages et non de chaque pilote en particulier. Un pilote pourra figurer 2 fois s'il a concouru avec des équipages différents mais il ne cumulera pas les points.

Les points de ce Championnat ne pourront pas se cumuler avec ceux des classements du Championnat de France Historique des Circuits.

Les voitures « invitées » pourront avoir un podium dédié mais les équipages ne marqueront aucun point au Championnat.

## 9.3. ATTRIBUTION DES POINTS

Chaque course donnera lieu à l'attribution de points suivante, pour les pilotes inscrits au Championnat de France Historique des Circuits :

| Place             | Points | Place                           | Points |
|-------------------|--------|---------------------------------|--------|
| 1 <sup>er</sup>   | 40     | 12 <sup>ème</sup>               | 12     |
| 2 <sup>ème</sup>  | 35     | 13 <sup>ème</sup>               | 11     |
| 3 <sup>ème</sup>  | 30     | 14 <sup>ème</sup>               | 10     |
| 4 <sup>ème</sup>  | 26     | 15 <sup>ème</sup>               | 9      |
| 5 <sup>ème</sup>  | 23     | 16 <sup>ème</sup>               | 8      |
| 6 <sup>ème</sup>  | 20     | 17 <sup>ème</sup>               | 7      |
| 7 <sup>ème</sup>  | 18     | 18 <sup>ème</sup>               | 6      |
| 8 <sup>ème</sup>  | 16     | 19 <sup>ème</sup>               | 5      |
| 9 <sup>ème</sup>  | 15     | 20 <sup>ème</sup>               | 4      |
| 10 <sup>ème</sup> | 14     | 21 <sup>ème</sup>               | 3      |
| 11 <sup>ème</sup> | 13     | Du 22 <sup>ème</sup> au dernier | 2      |

Dans le cas d'un équipage de deux pilotes partageant une voiture lors d'une course avec arrêt obligatoire, le premier pilote et le deuxième pilote marqueront le même nombre de points déterminé par le classement final selon le tableau ci-dessus.

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 marquera uniquement les points acquis par son propre résultat personnel.

Dans le cas où une Coupe, Challenge, ou Trophée organise deux courses de moins de 50 minutes sur une épreuve le coefficient appliqué sera de 1.

Dans le cas où une Coupe, Challenge, ou Trophée organise une seule course de minimum 50 minutes sur une épreuve le coefficient appliqué sera de 2.

Seuls les pilotes ayant accompli au moins 75% de la distance du vainqueur marqueront des points.

S'il est engagé dans plusieurs Trophées, un pilote (ou les 2 pilotes dans le cas d'un équipage) peut marquer des points dans la catégorie A-Monoplaces/Protos, dans la catégorie B-GT/Tourisme pré 1990 ainsi que dans la catégorie C-GT/Tourisme post 1990.

En revanche dans le cas où un pilote (ou les 2 pilotes dans le cas d'un équipage) participerait à plusieurs Trophées du même Championnat dans la même épreuve, seuls ses points obtenus dans le meilleur des Trophées seraient retenus.

Exemple : un pilote court en F. Ford où il se classe premier en course 1 et quatrième en course 2 (40+26=66 points) et en F. Renault où il se classe dixième en course 1 et deuxième en course 2 (14+35=49 points), seuls les résultats de la F. Ford seront retenus pour l'épreuve.

Les résultats retenus deviendront définitifs à l'issue de l'épreuve et ne seront plus modifiables notamment lors du décompte des moins bons résultats en fin de saison.

### Particularités

Dans le cas où une des deux courses d'une Coupe, Challenge, ou Trophée prévues dans une épreuve dure moins de 75% de la distance ou du temps prévus, un coefficient de 2 sera appliqué pour l'attribution des points sur la course ayant eu lieu pendant l'épreuve et ayant durée au moins 75% de la distance ou du temps prévus, et aucun point ne sera attribué à la course ayant duré moins de 75% de la distance ou du temps prévus.

Dans le cas où les deux courses d'une Coupe, Challenge, ou Trophée prévues dans une épreuve durent moins de 75% de la distance ou du temps prévus, un coefficient de 1 sera appliqué pour l'attribution des points, et la totalité des points sera attribuée pour les deux courses.

**Dans le cas où une Coupe, Challenge ou Trophée aurait un format sur 3 courses sur une même épreuve, seules la course 1 et la course 3 pourront attribuer des points et compteront pour le classement du Championnat. Le classement de la course 2 servira pour établir la grille de départ de la course 3.**

#### 9.3.1. Point de participation

Tout pilote (ou les 2 pilotes dans le cas d'un équipage) non classé ayant pris le départ d'au moins une séance d'essais qualificative ou de la course 1, marquera 1 point de participation à la course 1.

Tout pilote (ou les 2 pilotes dans le cas d'un équipage) non classé ayant pris le départ de la course 2 marquera aussi 1 point dans la course 2.

S'il ne prend pas le départ de la course 2, il ne marquera aucun point dans la course 2.

Un pilote (ou les 2 pilotes dans le cas d'un équipage) exclu de la course par décision du Collège, ne marquera aucun point.

#### 9.4. CLASSEMENT FINAL

Le classement final du Championnat de France Historique des Circuits 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         |

Si plusieurs pilotes totalisent le même nombre de points au classement final, ils seront successivement départagés sur le nombre de 1<sup>ère</sup> place obtenu, le nombre de 2<sup>ème</sup> place obtenu, le nombre de 3<sup>ème</sup> place obtenu, leur meilleur résultat non retenu, leur 2<sup>ème</sup> meilleur résultat non retenu, leur 3<sup>ème</sup> meilleur résultat non retenu. Si ces critères ne permettent pas de les départager, ils resteront ex-aequo.

Au-delà des 3 premières places au Championnat, les ex-aequo ne seront pas départagés.

#### 9.5. TITRES DECERNES

Seront décernés les titres suivants :

- un titre de Champion de France FFSA Historique des Circuits Monoplaces
- un titre de Champion de France FFSA Historique des Circuits GT/Tourisme pré 1990

- un titre de Champion de France FFSA Historique des Circuits GT/Tourisme post 1990
- un titre de Champion de France FFSA d'Endurance Historique sera décerné au meilleur équipage Protos
- un titre de Champion de France FFSA d'Endurance Historique sera décerné au meilleur équipage GT/Tourisme pré 1990
- un titre de Champion de France FFSA d'Endurance Historique sera décerné au meilleur équipage GT/Tourisme post 1990

## ARTICLE 10. PRIX

Aucun prix ne sera attribué à l'issue des courses.

En fin de saison les 3 Champions de France FFSA Historiques des Circuits et les trois équipages Champions de France FFSA d'Endurance Historique recevront une coupe de la FFSA.

# ANNEXE 1

## Montages de caméras embarquées

*Ce règlement complète ou modifie le règlement standard des circuits asphalte.*

« Il est précisé que les photos ou vidéos réalisées lors des épreuves Historic Tour pourront être utilisées par HVM Racing pour ses fins promotionnelles sans droit ni redevance. Dans ce cas l'auteur devra les remettre en haute définition sur simple demande de l'attaché de Presse d'HVM Racing. L'auteur sera crédité sur le support où la photo ou vidéo est utilisé.

Les auteurs conservent la possibilité de les vendre et de les exploiter commercialement auprès de leur clientèle.

Aucune réclamation sportive ne pourra être faite sur la base des seules photos ou vidéos réalisées par le demandeur qui devra respecter intégralement les procédures décrites dans la Réglementation Générale FFSA en vigueur. En revanche le collège et/ou la direction de course pourra demander à consulter des images prises par le concurrent qui devra les lui remettre immédiatement, pour les apporter comme un des éléments de décisions. »

### ARTICLE 1. VOITURES FERMÉES

Le règlement standard de la FFSA s'applique.

### ARTICLE 2. VOITURES OUVERTES

**2.1.** Les caméras embarquées sont autorisées. Elles devront respecter les dimensions et poids maximaux suivants :

71,3 mm (H) x 71,1 mm (l) x 39 mm (P) pour 160 gr

**2.2.** Le nombre de caméras est limité à deux.

**2.3.** Pour les monoplaces, là où les caméras seront fixées à l'arceau principal. Elle(s) sera située en dessous du point le plus haut de l'arceau principal et sur le(s) côté(s) extérieur(s) de celui-ci.

**2.4.** Pour les biplaces, là où les caméras seront fixées à un tube de l'armature de sécurité. Elle(s) sera située en dessous du point le plus haut de l'arceau principal. Elle(s) sera positionnée à l'intérieur du périmètre de la voiture en vue de dessus, sans gêner d'aucune manière, le pilote, pour sortir du cockpit. De plus, assis et sanglé normalement dans la voiture, le pilote ne doit pas être gêné par le montage de la ou des caméras, ni gêner au bon fonctionnement des commandes et notamment celles de sécurité.

### ARTICLE 3. FIXATIONS

**3.1.** Dans tous les cas, il faut une fixation par caméra.

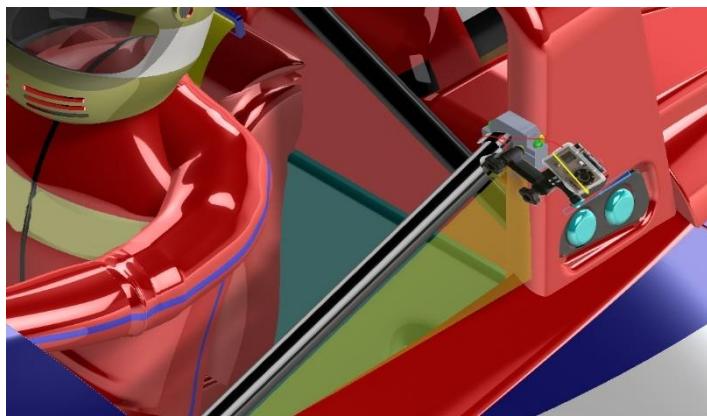
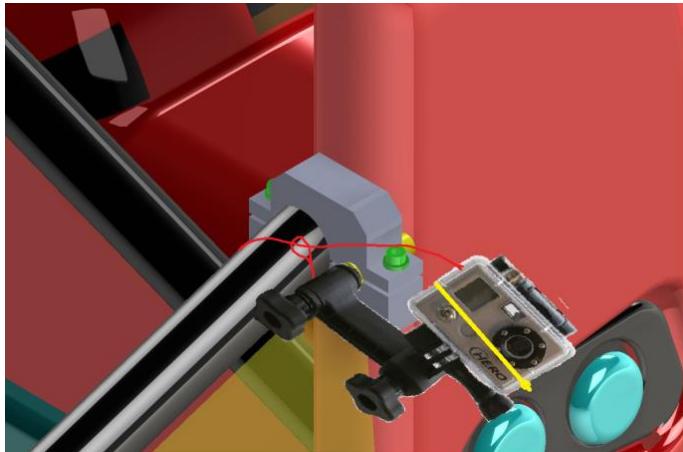
**3.2.** Là où les fixations seront de type mécanique. La fixation doit être composée de deux demi-lunes enveloppant le tube d'arceau et être parfaitement ajusté à celui-ci. Deux boulons, de part et d'autre aux extrémités des deux demi-lunes assureront un serrage convenable sur le tube.

**3.3.** Sont interdits les fixations par scotch, velcro, ventouse, etc.... Même venant en complément de la fixation conforme décrite ci-dessus.

**3.4.** Si un support est utilisé entre la caméra et sa fixation, celui-ci ne pourra pas excéder une longueur de 40 mm.

**3.5.** Les boîtiers étanches de caméras embarquées devront être sécurisés par un collier rilsan posé et serré autour de celui-ci pour éviter son ouverture inopinée.

**3.6.** L'ensemble (caméra, boîtier) devra être sécurisé par un fin câble d'acier le plus court possible, fixé par ganse à l'arceau d'une part et à la caméra/boîtier d'autre part.



## ARTICLE 4. MONTAGE

**4.1.** Toutes les voitures engagées dans une épreuve du Championnat de France des Circuits Historique doivent être présentées aux vérifications techniques préliminaires avec les caméras, leurs supports et leurs fixations montés.

**4.2.** Sous peine d'être immédiatement exclu de la manche d'essai ou de la course concernée, le montage, le réglage, et/ou toutes autres manipulations des caméras ne pourront se faire qu'avant la pré-grille. C'est-à-dire dans le box et/ou la structure des concurrents. En aucun cas et en aucun lieu, cela ne pourra se faire pendant une manche d'essai ou de course dans laquelle la voiture est inscrite.

**4.3.** Tout dispositif permettant de fixer des caméras dans ou sur le casque est interdit.