

# RÈGLEMENT 2026 TROPHÉE GT CLASSIC

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

## Préambule :

Seules HVM Racing SARL et le Trophée Saloon Car peuvent se prévaloir de ce présent Règlement Sportif et du Règlement Technique du Trophée et/ou organiser des manifestations ou des courses se référant à ces règlements. De même l'agrément des voitures n'a de valeur que pour les courses du Trophée GT Classic et ne peut pas être utilisé par d'autres organisateurs dont l'action serait alors parasitaire.

Les noms « GT Classic », « Historic Tour » ainsi que les logos associés sont des marques déposées à l'INPI dont HVM Racing a la licence d'exploitation.

## RÈGLEMENT SPORTIF 2026

### 1 – Organisation et Calendrier

#### 1.1 – Organisateurs

1.1.1 - Le Trophée GT Classic 2026 est organisé par

TROPHÉE SALOON CARS

11 rue de la Frileuse 28140 Péronville

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°

1.1.3 - Le commissaire technique du Trophée pour la saison 2026 est

#### 1.2 – Calendrier

Le Trophée GT Classic 2026 se déroulera sur les 6 épreuves suivantes :

**24-25-26 avril**      **Historic Tour Dijon**

**22-23 mai**      **Historic Tour Val de Vienne**

**20-21 juin**      **Croix en Ternois**

**3-4-5 juillet**      **Magny-Cours**

**18-19-20 septembre**      **Historic Tour Charade**

**16-17-18 octobre**      **Historic Tour Magny-Cours**

La FFSA et le Trophée Saloon Cars se réservent le droit de modifier ce calendrier.

### 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 Trophée Saloon Cars, 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 le Trophée Saloon Cars.

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 GT Classic

##### 3.2.1

La demande d'invitation devra être accompagnée

- de la Fiche d'Agrément 2026 du véhicule complétée (voir art 4-1-2 et annexe)
- du règlement à l'ordre de Trophée Saloon Cars, du droit d'inscription de 510 € TTC pour le premier pilote de la voiture. Ce montant inclut les 30€ d'inscription au Championnat de France
- Un pilote désirant partager le volant de la voiture d'un autre concurrent, sans inscrire lui-même une autre voiture, devra s'inscrire comme second pilote. Montant d'inscription « 2<sup>ème</sup> pilote » sera de 270 € TTC à l'année, ou 190 € pour 1 meeting et 160 € pour les suivants. Ces montants comprennent les 30 € d'inscription au Championnat de France

3.2.2 - Toute nouvelle inscription au Trophée en cours d'année reste possible.

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 **160€ TTC** en sus du coût de l'engagement et 80€ TTC en cas de second pilote.

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

### **3.3 – Engagements aux épreuves**

3.3.1 - Tout pilote désirant participer à une épreuve devra envoyer à Trophée Saloon Cars une demande d'engagement avant la date de clôture des inscriptions.

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 second pilote disputera la course 2.

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 - Des pilotes « invités » pourront être acceptés sur la grille à la seule discréction de l'opérateur.

### **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 **email** 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**

Voir aussi article 1 du Règlement Technique

Le Trophée GT Classic est ouvert aux voitures d'esprit GT,

- De compétition ou de série, dont le modèle de base est sorti avant le 31/12/1999.

- De Coupes de Marque de type GT, françaises ou étrangères, dont la création a eu lieu avant le 31/12/1999.
- Groupe 4 et Groupe 5 toutes périodes jusqu'au 31/12/1999, spécifiquement désignées dans la liste des voitures éligibles.
- D'autres voitures de catégories et/ou de périodes proches, présentant un intérêt particulier, pourront être admises individuellement sur dossier – par exemple, certaines Groupe B 2 portes y compris celles interdites de Rallye, et conformes à l'annexe J de 1981

La liste des voitures éligibles indiquant aussi la classe d'affectation figure en annexe 1.

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

#### **4.1.2 – Catégories des véhicules admis à participer au Trophée GT Classic**

- Catégorie SIXTIES les véhicules de tourisme et de grand tourisme dont le début de production est antérieur au 31/12/1969.
- Catégorie SEVENTIES les véhicules de tourisme et de grand tourisme dont le début de production est antérieur au 31/12/1979.
- Catégorie EIGHTIES les véhicules de tourisme et de grand tourisme dont le début de production est antérieur au 31/12/1989.
- Catégorie NINETIES les véhicules de tourisme et de grand tourisme dont le début de production est antérieur au 31/12/1999.
- Catégorie Maxi 2 litres
- L'opérateur se réserve la possibilité d'accueillir des concurrents « Invités » avec des voitures proches des voitures éligibles en classe « Invité ». Ces concurrents ne pourront pas prétendre à l'accès au podium et ne marqueront pas de points dans les classements du Trophée Saloon Cars

#### **4.1.3 - Agrément**

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

#### **4.1.4 - Conformité**

Les voitures doivent être dans une spécification de période.

Néanmoins les modifications notifiées dans le règlement technique sont autorisées.

Toutes les modifications au modèle de base doivent être renseignées dans la Fiche d'agrément.

C'est au concurrent d'apporter la preuve qu'un véhicule de même type que le sien a bien participé à des compétitions dans la même définition technique.

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 2026 complétée par le concurrent.

Toutes les voitures (même celles disposant d'un PTH ou PTHN) souhaitant s'engager en GT Classic doivent obligatoirement compléter et remettre au Responsable du plateau et/ou au Commissaire Technique du plateau une Fiche d'Agrément 2026. Attention : Une voiture devra rester intégralement conforme à son PTH et/ou sa Fiche d'Agrément.

#### **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 FFSA de la voiture qu'il engage ou de son équivalent étranger. Il doit le présenter à l'occasion des vérifications.

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 commissaire technique pourra faire vérifier la puissance du véhicule déclarée par le concurrent dans la fiche d'agrément.

Le moteur sera plombé jusqu'à ce que le test soit réalisé.

Le contrôle de puissance sera fait sur un banc à rouleau agréé par l'organisateur du Trophée en présence d'un commissaire délégué.

La puissance mesurée intégrera la correction habituelle sur ces types d'appareils pour tenir compte de l'absorption de puissance par la transmission, les trains roulants, etc.

Si la puissance est supérieure à la valeur déclarée de plus de 5%, et/ou si le rapport poids/puissance recalculé à partir des nouveaux relevés dépasse les valeurs limites de la classe, le concurrent sera déclassé depuis la course à l'issue de laquelle le moteur aura été plombé.

Un nouveau rapport poids puissance sera calculé à partir des valeurs mesurées et la voiture sera reclassee dans la classe adéquate si besoin.

Pour ce calcul, une tolérance sur les valeurs relevées. de + ou - 5% de marge d'erreur sera prise en compte.

Avec accord du concurrent, ce test pourra aussi être réalisé préventivement, sans être diligenté par le collège des commissaires lors d'une épreuve.

4.1.5.4 - 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.

4.1.5.5 - 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 appliquée.

Dans le cas du passage sur un banc à rouleau demandé par le commissaire technique :

Si la puissance mesurée est inférieure ou égale à la puissance déclarée par le concurrent, celui-ci sera remboursé du coût du test. Dans le cas contraire ces frais resteront à la charge du concurrent.

Les éventuels frais d'acheminement du véhicule ou autres frais annexes ne seront pas remboursés.

4.1.5.6 - 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 entraînera 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 pneumatiques sont libres en nombre et en type. Slick et wet autorisés.

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 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 Asphalte"

Depuis la saison 2024, un numéro supplémentaire devra obligatoirement être apposé à l'arrière des voitures de GT/Tourisme, hauteur des chiffres 120 mm, épaisseur du trait 20 mm, espacement entre les chiffres 20 mm. Couleurs acceptées: blanc, orange fluo ou jaune fluo.

Le nom du pilote et son rhésus sanguin seront disposés sur la portière côté conducteur.

#### 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 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.

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 le Trophée Saloon Cars

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 **2026** comprend 5 roulages : 1 séance d'essais privés de 20 minutes + 1 séance d'essais qualificatifs de **25 minutes** + 2 courses de 25 minutes maximum (défini en nombre de tours).

Le tarif d'engagement aux meetings **2026** pour le format standard ci-dessus sera, selon les circuits, de 750 €.

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.

Le Trophée GT Classic pourra partager sur certaines épreuves de l'Historic Tour la grille avec un autre Trophée présent sur l'épreuve.

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.

### 8 – Pénalités, Réclamations et Appels

Consulter le Règlement Standard des circuits asphalte FFSA 2026 et le règlement du Championnat de France Historique des Circuits.

8.1 - Toute infraction au présent Règlement Sportif du Trophée GT Classic, au Règlement Technique du Trophée GT Classic, 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, antisportif ou dangereux ne sera toléré.

Un pilote dont le comportement sera jugé agressif, antisportif 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 discréction, 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 dûment 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 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, GT Classic peut ne pas renouveler une invitation précédemment accordée sans avoir à motiver sa décision.

### 9 – Classements

Le Trophée GT Classic faisant partie intégrante du Trophée Saloon Cars, seul les trois premiers au scratch seront appelés sur le podium en fin de course.

#### 9.1 – Attribution de points pour chaque course :

C'est le pilote qui marque les points, excepté pour les voitures en double monte habituelle. Dans ce cas, c'est la voiture qui continue à marquer les points.

Lorsque, exceptionnellement, deux pilotes utilisent la même voiture sur un meeting, les points des essais seront divisés par deux et chacun des pilotes marquera les points de la course qu'il a effectuée.

Un pilote qui roule au cours d'une même saison avec plusieurs voitures de la même classe d'âge verra ses points se cumuler.

Chaque course donnera lieu à l'attribution de points suivants :

Sept classements : Scratch – Sixties, Seventies, Eighties, Nineties 2000cc/MAXI et GT Classic.

La catégorie des "2000cc/MAXI" correspond aux véhicules de maximum 2 litres de cylindrée issus des catégories Sixties, Seventies, Eighties et Nineties et GT Classic.

Points par categories:

POINTS PAR CATÉGORIES :	
SIXTIES , SEVENTIES, EIGHTIES, NINETIES	
1 <sup>er</sup>	10 points
2 <sup>ème</sup>	8 points
3 <sup>ème</sup>	6 points
4 <sup>ème</sup>	5 points
5 <sup>ème</sup>	4 points
6 <sup>ème</sup>	3 points
7 <sup>ème</sup>	2 points
8 <sup>ème</sup>	1 point
9 <sup>ème</sup>	1 point
10 <sup>ème</sup>	1 point

Points "scratch" : 6 catégories de SALOON CARS :

- Des points « scratch » seront attribués suivant l'ordre d'arrivée (points identiques au classement par catégorie)
- Deux points seront attribués au meilleur temps par course.  
NOTA : Les concurrents ne terminant pas la course (abandon ; panne ; etc...) se verront attribuer uniquement la moitié des points.  
 (La justification de l'attribution de la moitié des points se faisant par les feuilles de chronométrage fournies au Trophée SALOON CARS par l'organisateur à la fin de chaque course, dans la mesure où celles-ci font apparaître les pilotes ayant abandonné durant la course)

Points par attribution d'un bonus par classe de cylindrée :

CYLINDRÉE	BONUS
A 0000 à 1300cc	6 Points
B 1301 à 1600cc	5 Points
C 1601 à 2000cc	4 Points
D 2001 à 2500cc	3 Points
E 2501 à 3000cc	2 Points
F 3001cc et +	1 Point

2 - Des points attribués lors des courses :

2 - Chaque séance d'essais chronométrés donnera lieu à l'attribution de points suivants :

Des points seront attribués par catégories suivant le résultat des essais

POINTS PAR CATÉGORIES : SIXTIES , SEVENTIES, EIGHTIES, NINETIES	
1 <sup>er</sup>	10 points
2 <sup>ème</sup>	9 points
3 <sup>ème</sup>	8 points
4 <sup>ème</sup>	7 points
5 <sup>ème</sup>	6 points
6 <sup>ème</sup>	5 points
7 <sup>ème</sup>	4 points
8 <sup>ème</sup>	3 points
9 <sup>ème</sup>	2 points
10 <sup>ème</sup>	1 point

3 - L'attribution des points pour la catégorie 2000cc/MAXI se fera en fonction :

1 - Des points attribués aux essais

POINTS PAR SCRATCH 2000cc/MAXI	
1 <sup>er</sup>	10 points
2 <sup>ème</sup>	9 points
3 <sup>ème</sup>	8 points
4 <sup>ème</sup>	7 points
5 <sup>ème</sup>	6 points
6 <sup>ème</sup>	5 points
7 <sup>ème</sup>	4 points
8 <sup>ème</sup>	3 points
9 <sup>ème</sup>	2 points
10 <sup>ème</sup>	1 point

POINTS PAR SCRATCH 2000cc/MAXI	
1 <sup>er</sup>	10 points
2 <sup>ème</sup>	8 points
3 <sup>ème</sup>	6 points
4 <sup>ème</sup>	5 points
5 <sup>ème</sup>	4 points
6 <sup>ème</sup>	3 points
7 <sup>ème</sup>	2 points
8 <sup>ème</sup>	1 point
9 <sup>ème</sup>	1 point
10 <sup>ème</sup>	1 point

9.2 – Championnat de France Historique des Circuits

Le Trophée GT Classic 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 au Trophée GT Classic.

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 classe « Invité » dont le modèle de base serait postérieur au 31/12/1999 ne marqueront pas de points au Championnat de France Historique des Circuits.

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

## 10 – Prix

Des coupes et cadeaux seront distribués aux pilotes présents au cours du dîner clôturant l'Assemblée Générale de fin de saison 2026 et seront :

1 - Classement « scratch » par catégories (Sixties, Seventies, Eighties, Nineties et GT Classic) : 1 coupe pour chaque concurrent.

2 - Classement « Scratch » : Toutes catégories confondues : 60', 70 ', 80', 90', GT Classic et 2000cc/MAXI :  
1 coupe au 3 premiers.

## 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. Le Trophée GT Classic 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.

### CONTACTS

FÉDÉRATION FRANCAISE DU SPORT AUTOMOBILE 32 Avenue de New York 75781 PARIS Cedex 16 Tél : 01 44 30 24 00	TROPHÉE SALOON CARS 11 rue de la Frileuse 28140 PÉRONVILLE  +33(0)9 75 46 94 22 ou +33(0)6 14 44 15 76 <a href="mailto:trophee.salon.car@orange.fr">trophee.salon.car@orange.fr</a> <a href="http://www.saloncar.eu">www.saloncar.eu</a>
--	--



# TROPHÉE GT CLASSIC

## RÈGLEMENT TECHNIQUE 2026

### 1 – Définition des Véhicules Autorisés

#### 1-1 - Véhicules admissibles

Le Trophée GT Classic est ouvert aux :

- Voitures d'esprit GT, de compétition ou de série, dont le modèle de base est sorti avant le 31/12/1999
- Voitures de Coupes de Marque de type GT, françaises ou étrangères, dont la création a eu lieu avant le 31/12/1999
- Voitures spécifiquement désignées dans la liste des voitures éligibles
- Groupe 4 et Groupe 5 toutes périodes jusqu'au 31/12/1999
- D'autres voitures de catégories et/ou de périodes proches, présentant un intérêt particulier, pourront être admises individuellement sur dossier – par exemple, certaines Groupe B 2 portes y compris celles interdites de Rallye, voitures du Groupe 5, etc.

Les voitures doivent être dans leur spécification de période et respecter la réglementation d'origine. C'est-à-dire, l'annexe J de la période ou le Règlement de la Coupe de Marque.

C'est au concurrent d'apporter la preuve qu'un véhicule de même type que le sien a bien participé à des compétitions dans la même définition technique.

Toutes les modifications et évolutions doivent être renseignées dans la Fiche d'agrément. La fiche d'agrément validée deviendra la référence technique et elle servira dès lors de base pour les contrôles ultérieurs de conformité.

Des évolutions du modèle de base et/ou des modifications apportées, peuvent être acceptées. (Voir art. 2) En cas d'incertitude, consultez l'organisateur.

La liste des voitures éligibles indiquant aussi la classe d'affectation figure en annexe 1.

Il n'est pas nécessaire que le modèle de la voiture ait obtenu une homologation GT de la FIA.

Il est précisé ici que les Caterham de type 7 ne sont pas acceptées.

#### 1.2 – Agrément

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

Voir article 4-1-3 du Règlement Sportif

### 2 – Modifications et adjonctions autorisés ou obligatoires

Les modifications techniques ou évolutions du modèle de base sont autorisées

Pour les voitures de compétition :

Dans la mesure où une voiture du même type comportant ces mêmes évolutions a bien participé à des courses officielles moins de 10 ans après la sortie du modèle de base.

Pour les voitures de série :

Lorsqu'elles correspondent à une évolution du constructeur faite moins de 10 ans après la sortie du modèle de base.

En outre, le concurrent doit apporter la preuve de la date de ces modifications.

Pour chaque modèle, la configuration la plus récente du modèle est acceptée.

Les « clones » ou recréation sont acceptées. Exemple une 964 Cup à partir d'une 964 RS est acceptée.

### 3 – Poids minimum

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 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 Techniques devront faire vidanger le ou les réservoirs d'essence celle-ci ne pouvant pas être considérée comme du lest.

Le lest peut être utilisé à condition qu'il soit fixé 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

Il est permis de retirer du compartiment moteur tous les écrans servant à cacher les éléments mécaniques ainsi que les matériaux d'insonorisation.

Culasse : polissage et rabotage autorisés.

Arbre à cames : profil libre

Supports moteur : libres

Volant moteur : libre

Collecteur d'admission et d'échappement, libres.

Carburateurs :

Ils doivent respecter le principe d'origine. Le montage d'un carburateur du même type mais d'un diamètre supérieur pourra être autorisé.

Injection :

Doit conserver le même principe de fonctionnement que le système d'origine.

Le boîtier régulant l'injection peut être remplacé. Les entrées dans le boîtier incluant leurs fonctions ne peuvent pas être modifiées.

Les injecteurs peuvent être remplacés pour en modifier le débit mais leur principe de fonctionnement doit être conservé.

Echappement :

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

Compresseurs ou turbos interdits si le véhicule d'origine n'en était pas équipé.

Le modèle de compresseur / turbo doit correspondre au modèle d'origine et ne peut pas être modifié.

Allumage :

Le système doit être identique au système d'origine. Le faisceau ainsi que le boîtier électronique peuvent être remplacés mais les capteurs côté entrée ne doivent pas être modifiés.

Le distributeur doit conserver son positionnement.

Acquisition de données : Un système est autorisé.

Télémétrie : Interdit.

Lubrification :

Carter sec interdit si la voiture d'origine n'en était pas équipée.

Le montage de chicanes dans le carter est autorisé.

Il est possible de modifier les canalisations y compris celles de la lubrification du turbo par des canalisations conformes à l'art 253-3-2

Refroidissement d'huile :

Un dispositif de refroidissement peut être ajouté.

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

Boîte de vitesses : Les rapports de boîte et de pont sont libres.

Embrayage : Conception libre à condition qu'il s'agisse d'un système conventionnel à disques.

Les différentiels à glissement limité mécanique sont autorisés. Ils doivent se monter dans le carter indiqué dans la Fiche d'agrément.

Arbres de transmission : libres

#### 6 - Suspension

Le principe de fonctionnement doit être conservé.

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 platines de fixation des ressorts sont libres et peuvent être réglables.

Les points d'ancrage doivent être ceux d'origine. Ils peuvent néanmoins être renforcés.

Les silent blocs peuvent être remplacés

Barres anti-roulis autorisées

## 7 - Roues et pneumatiques

Roues : Elles doivent être recouvertes par les ailes, au 1/3 de leur partie supérieure.  
Les jantes sont libres. Elles doivent respecter la dimension d'époque (stock ou option du constructeur).  
Néanmoins pour permettre un approvisionnement simple en pneumatiques, les roues originales peuvent être remplacées par des jantes de 18' maximum.  
Il est possible d'utiliser des roues de diamètre inférieur à celui d'origine.

Les pneumatiques sont libres. Racing ou homologué route au choix du concurrent. Les pneus pluie sont autorisés.  
Roue de secours : n'est pas obligatoire dans la voiture.  
Les voitures doivent être équipées de pneus exclusivement fournis par le fournisseur désigné par l'opérateur.

## 8 - Système de freinage

Les canalisations peuvent être changées pour des canalisations de type aviation.  
Conduits de refroidissement des freins libres dans la mesure où ils ne sont pas visibles à l'extérieur du véhicule et n'ont pas d'autres fonctions.  
Le système d'assistance de frein peut être déconnecté ou supprimé.

Disques de frein : libres

## 9 – Carrosserie - Extérieur

Carrosserie :  
Des variations par rapport à la carrosserie standard ou homologuée autorisées par l'Annexe J de la période concernée peuvent être acceptées. Ces modifications de carrosserie doivent être conformes à une configuration utilisée sur le modèle concerné en compétition selon les règles FIA de la période. Ceci devra être attesté par une photographie de l'époque de la voiture.

Les pare chocs avec leurs ferrures 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.

Il est permis de remplacer les pare-chocs AV et AR et les bas de caisse par des pièces géométriquement identiques en fibre et polyester.

Les phares rétractables peuvent être rendus fixes et leur mécanisme démonté.

Dispositifs aérodynamiques / Ailerons :

Ne peuvent pas dépasser le volume de la voiture ni en hauteur, ni en largeur, ni en longueur.

## 10 – Intérieur du véhicule

Si la voiture en était équipée, l'appareil de chauffage d'origine peut être supprimé mais un système de désembuage doit rester opérationnel.  
Les éléments du système de climatisation peuvent être supprimés, le compresseur peut être rendu inopérant.

Les panneaux de porte intérieurs (s'ils existaient à l'origine) doivent être conservés ou remplacés par un panneau plus simple en métal ou plastique.  
Les vitres latérales et la lunette arrière si existantes, peuvent être en polycarbonate de 5mm minimum, dans ce cas l'utilisation de film antidéflagrant n'est pas obligatoire.

Il est permis d'enlever les sièges AR et le siège passager.  
Les tapis de plancher, les garnitures et les matériaux d'insonorisation peuvent être enlevés.

La plage AR des voitures à deux volumes peut être enlevée.

Au cas où le réservoir serait installé dans le compartiment à bagage et les sièges AR enlevés, une cloison résistante au feu et étanche aux flammes et aux liquides doit séparer le réservoir de l'habitacle. (Caisson autorisé)

## 11 – Accessoires additionnels

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.

## 12 - Système électrique

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 provisoirement connectée à la voiture.

Les batteries embarquées au lithium sont proscrites.

Les batteries installées dans l'habitacle doivent obligatoirement être de type « sèche ».

Dans tous les cas, si la batterie ne se trouve pas à son emplacement d'origine avec sa fixation d'origine, elle doit être solidement fixée au châssis avec des sangles métalliques boulonnées par des vis et écrous 8.8, M8 + contreplaques au châssis.

## 13 - Système d'éclairage

Les éclairages peuvent être remplacés mais 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

Type de carburant du commerce conforme à la réglementation FIA en vigueur.

Pompe à essence libre. Une pompe additionnelle peut être installée.

Réservoir : Pour les voitures d'avant **2001**, doit respecter le règlement de l'**annexe K actuel de la FIA**. Pour toutes les autres voitures, doit respecter le Règlement de l'annexe J actuel de la FFSA. 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

Se référer à l'**annexe K de la FIA** en cours de validité qui doit être appliquée.

Lien pour l'annexe K en cours : <https://www.fia.com/historic-regulations/> : voir au chapitre 5 pour les éléments sécurité et les autres chapitres selon les périodes concernées.

Cet article qui a valeur règlementaire précise les obligations en matière de Batterie, Câbles et conduites, Système de carburant, Cloisons, Extincteurs, Récupérateurs d'huile, Papillons, Feux, Rétroviseurs, Pare-brise, Structure anti-tonneau / Arceaux, Feux rouges, Ceintures de sécurité, Capot (verrouillage), Anneaux de remorquage, Direction, coupe-circuit électrique.

Pour les éventuels véhicules post 2000, l'annexe J Art. 253 en cours sera automatiquement prise en compte (sauf exception pour le point décrit ci-dessous).

**Arceau / cage de sécurité :** Se référer à l'**annexes II de l'Annexe K de la FIA** en cours de validité. Pour les voitures post 2000, l'arceau / cage de sécurité doit être conforme à la réglementation FIA de l'année revendiquée.

## Annexes au Règlement

Annexe 1 : Voitures Eligibles

Annexe 2 : Fiche d'agrément

Les annexes J de chaque année peuvent être obtenues auprès du service technique de la FFSA.