# FRENAULT Historic & Classic 2027
# Règlements Sportif et Technique

**Préambule :**
Seule HVM Racing peut 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 F.Renault Historic & Classic et ne peut pas être utilisé par d'autres organisateurs dont l'action serait alors parasitaire.

Les noms « F3Classic », « F.Renault Classic » et «F.Renault Historic & Classic » ainsi que les logos associés sont des marques déposées à l'INPI.

## Règlement Sportif 2027

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

### 1 - Organisation

**1.1 – Organisateurs**

1.1.1 - Le Trophée F. Renault Historic & Classic **2027** est organisé par HVM Racing qui en est l'Opérateur, 98 route de la Reine 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.
Le contrôleur technique du trophée est Maxime EVRARD | n° licence 175310/0510

1.1.2 - Le présent règlement a été enregistré par la FFSA sous le permis d'organisation n° **XXXXX** en date du **XXXXX**

**1.2 – Calendrier**
Le Trophée F. Renault Historic & Classic **2027** se déroulera sur les 5 épreuves suivantes (en cours de validation) :

| | |
|---|---|
| **30 avril – 01-02 mai** | Dijon |
| **18-19-20 juin** | Magny-Cours |
| **24-25-26 septembre** | SPA (BEL) |
| **15-16-17 octobre** | Mugello (IT) |

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 et le Règlement Technique du Trophée en plus du calendrier ci-dessus.

### 2 – Assurances
Voir Article R 331.10 et A 331.32 du Code du Sport.

NB : Il est conseillé de consulter votre ASA pour les assurances incluses dans votre licence et votre assureur personnels 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 doivent impérativement 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 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 - L'inscription de chaque pilote au Trophée est impérative pour pouvoir participer aux courses du Trophée.

3.1.4 - 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**

3.2.1 - Tout **pilote** désirant participer au Trophée **2027** devra envoyer une demande d'inscription, avant le 10 février **2027**.
Cette demande d'inscription devra être accompagnée du règlement du droit d'inscription au Trophée de **490€.**

3.2.4 - 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 inscription à chaque épreuve sera « conditionnée » à la capacité de la grille et ce sans qu'il soit besoin de le lui préciser.

3.2.5 - L'inscription au Trophée ne garantit pas la participation à l'intégralité des courses. Ces participations sont définies en fonction du nombre de pilotes autorisés à prendre le départ de chaque course.

PROJET

3.2.6 – Pour découvrir le Trophée, un pilote pourra participer à une épreuve une fois dans la saison sans être inscrit au Trophée. Il devra alors acquitter un droit complémentaire de **250**€. Les pilotes inscrits dans ces conditions ne marqueront aucun point au championnat et ne pourront s'engager que s'il reste des places disponibles sur la grille. Dès la deuxième participation, le solde de l'inscription annuelle au Trophée sera exigé.
Il n'y aura pas d'attribution rétroactive de points.

**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. cf Art7.3)
Les pneus devants suivre le pilote, et conformément à l'article 4.2.1.5, une fiche pneus devra être créée pour chacun d'eux.

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

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

3.3.4 - Aucun remboursement ne sera effectué après la date de clôture des engagements indiquée sur le formulaire. Même en cas d'accord spécifique basé sur une raison de force majeure, une retenue minimum sera appliquée : 30% pour les demandes d'annulation reçues plus de 20 jours avant l'épreuve, 50% pour les demandes d'annulation reçues plus de 10 jours avant l'épreuve, 100% pour les demandes d'annulation reçues moins de 10 jours avant l'épreuve.
3.3.5 – Le nombre de voitures autorisées en piste en essais et en courses (selon l'homologation des circuits) définira le nombre de places disponibles par épreuve.
Les places disponibles par épreuve seront attribuées prioritairement selon l'ordre de réception des bulletins (voir formulaires d'engagements).

3.3.6 - Si malgré les dispositions ci-dessus, le nombre de pilotes prioritaires désirant s'inscrire reste supérieur au nombre de places disponibles, en dernier recours, l'ordre de sélection sera basé sur le classement du championnat en cours puis sur celui du championnat de l'année précédente.

3.3.6. – Parrainage : Un pilote (le parrain) peut parrainer un nouveau pilote (le filleul) pour participer à une ou plusieurs courses du Trophée (Le filleul étant un pilote n'ayant jamais roulé dans le Trophée depuis le 01/01/2020).

Lors de la première inscription du filleul à une épreuve, il n'aura pas à payer le droit spécial de **250€** en sus du coût de l'engagement (cf art. 3.2.6), il bénéficiera aussi d'une remise de **250€** sur son engagement et le parrain bénéficiera d'une remise de **250€** 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 **250€** sur le montant de son engagement de l'épreuve à laquelle participe aussi le filleul.
Un parrain peut avoir plusieurs filleuls et donc cumuler ses remises jusqu'à avoir la gratuité sur son engagement. Le cumul des remises ne pourra pas être converti en solde négatif ni ouvrir droit à un quelconque versement en numéraire. Par exemple si le pilote Z a 2 filleuls pour une épreuve les droits d'engagement seront les suivants :

Engagement du pilote Z = prix engagement – (**250€**) ; Engagement de chaque filleul = prix engagement **250€** + gratuité du droit de non-inscription au Trophée (**250€**)

3.3.7 - Des pilotes « invités » pourront être acceptés sur la grille à la seule discrétion de l'opérateur. Ils ne marqueront pas de points au classement du Trophée. Ils seront "transparents" au classement. Ex: un pilote invité finissant 3iem d'une course, c'est le pilote finissant derrière lui (4iem) qui marquera les points de la 3iem place

3.3.8 - Date de clôture : Des engagements peuvent être acceptés à la demande expresse du concurrent après la date dite de clôture s'il reste des places disponibles. Après cette date de clôture le tarif des engagements sera majoré de 100 euros.

3.3.9 - Si le format des courses d'une épreuve 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 et informations seront expédiés exclusivement par e-mail.
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 boite e-mail.

## 4 – Voitures et Equipements

**4.1 – Voitures admissibles :**
(Voir aussi le Règlement Technique)

**4.1.1 – Catégories**

**Formule Renault Historic** :
Toutes les Formules Renault construites et ayant participé à des courses officielles avant le 31/12/1994 (dans toutes leurs versions Nationales, Europe, Turbo, Atmo, etc.…)

**Catégorie A / Formule Renault Classic** :

PROJET

Toutes les Formules Renault construites et ayant participé à des courses officielles après le 31/12/1994 et avant le 31/12/2009 (dans toutes leurs versions 1.6l, 2.0l etc…).

**Catégorie B / Formules Invitées F4 Classic** :
Les monoplaces de type F4 de la Génération 1 dans leur configuration d'origine conformes aux réglementations d'avant ~~01/01/2015~~ 01/01/2016 aussi appelées « F4 Gen 1 » dans ce règlement.

**Catégorie C / Formules Invitées** :
Des monoplaces de performances voisines de celles de la catégorie A (Exemple : Formule Ford 2000, Formule Super V, F3, F3 1600, F3 1000, etc.…) pourront être admises à titre isolé. Dans ce cas l'agrément doit être demandée à l'organisateur selon la procédure indiquée au règlement technique.

Toutes les voitures seront invitées à la seule discrétion de l'organisateur du Trophée qui n'aura pas à motiver un éventuel refus.

Les organisateurs du Trophée peuvent refuser une voiture dans le but de préserver l'esprit du Trophée sans avoir à justifier leur décision.

**4.1.2 – Conformité**

Les voitures doivent être conformes à leur règlement technique d'origine.
Elles doivent également respecter en tous points le Règlement Technique particulier du Trophée ainsi que les règles de la FFSA et de la FIA.
En matière de sécurité les prescriptions des Annexes K et J au Code Sportif International en cours s'imposent.

**4.1.3 – Vérifications et Contrôles**

4.1.3.1. - 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 ou le PTH/PTN. Il doit le présenter à l'occasion des vérifications administratives et techniques, sous peine de ne pas être autorisé à participer.

4.1.3.2. - Les commissaires techniques ou le Directeur de course peuvent, avec l'accord du Collège des Commissaires, vérifier la conformité d'une monoplace 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.

4.1.3.3. - 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 de l'épreuve et du Trophée.

4.1.3.4. - Les frais de démontage et de remontage sont entièrement à la charge du concurrent.
Toutefois, si la conformité est constatée, et afin d'aider les concurrents, HVM Racing accordera une allocation de :
- remontage culasse : 250 euros tout compris
- remontage intégral du moteur complet : 500 euros tout compris

Si le contrôle impose le déplacement d'un commissaire au domicile du concurrent, les frais afférents seront à la charge du concurrent.

4.1.3.5. - Des scellés pourront être posés par le Commissaire technique à tout moment d'une épreuve. 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.

4.1.3.6 – Le commissaire technique pourra demander à faire

**4.2 – Pneumatiques et Equipements**

**4.2.1 – Pneumatiques**

*Voir aussi le règlement technique qui définit les types de pneus imposés.*

4.2.1.1 - Les **pneus « slicks »**, tels que définis pour chaque catégorie dans le règlement technique, sont limités en nombre. Il n'est pas possible d'utiliser plusieurs sets de pneus slicks neufs au cours d'une même épreuve.

- Formules Renault Nationale de 1972 à 1981 inclus

Liberté totale du type et du nombre de pneus dans la mesure où ils se montent sur les jantes d'origine.

- Formules Renault Turbo de 1982 à 1988 inclus et Formules Renault Europe de 1975 à 1977 inclus :

**2 sets** complets **de slicks** au maximum pour la totalité des épreuves du Trophée de la saison **2027**. Dans le cas où un pilote participe à toutes les épreuves **2027**, il devra donc réutiliser plusieurs fois des sets de pneus déjà utilisés et déclarés précédemment au cours de la saison **2027**.

- Formules Renault Atmo 1721 de 1989 à 1994 inclus :

**2 sets** complets **de slicks** au maximum pour la totalité des épreuves du Trophée de la saison **2027**. Dans le cas où un pilote participe à toutes les épreuves **2027** il devra donc réutiliser plusieurs fois des sets de pneus déjà utilisés et déclarés précédemment au cours de la saison **2027**.

- Formules Renault Catégorie **A** jusqu'au 31/12/2009 :

1 set complet de slicks neuf maximum par épreuve du Trophée de la saison **2027**.

- F4 Génération 1 Catégorie B :

~~2 sets complets de slicks maximum pour la totalité des épreuves du Trophée de la saison **2027**.~~
1 set complet de slicks maximum par épreuve du Trophée de la saison 2027.

- Formules invitées Catégorie C y compris Formule Ford 2000, Formules 3 1000 cm3, et Formules 3 1600 cm3

Liberté totale du type et du nombre de pneus dans la mesure où ils se montent sur les jantes d'origine.

PROJET

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

4.2.1.2 - Les **pneus « pluie »**, tels que définis pour chaque catégorie dans le Règlement Technique, ne sont pas limités en nombre.

4.2.1.3 – L'article 4.2.1.1 ci-dessus pourra être adapté, modifié, amendé par note diffusée aux concurrents afin d'adapter au mieux la limitation des pneus à l'esprit du Trophée.
*(Exemple : Réduction supplémentaire du nombre de sets de pneus si plusieurs courses ont été disputées en pneus pluie ou si les courses ont été plus courtes que prévues etc… Exemple : Augmentation du nombre de sets si des courses supplémentaires s'ajoutaient celles prévues au calendrier initial ou conditions de piste le justifiant etc…)*

Ces dispositions deviendront de-facto règlementaires et devront être respectées.

Il sera précisé par notes si l'utilisation d'un nouveau set est ou non possible et dans quelles conditions.

4.2.1.4 - si un ou plusieurs pneumatiques « slick » se trouvent sérieusement endommagés, il sera possible d'utiliser **un pneu « joker » (pas un set)** qui remplacera définitivement le ou les pneus endommagés. Son utilisation devra être soumise au double agrément préalable de la Direction du Trophée et du Commissaire Technique FFSA.

4.2.1.5 – Il est de la responsabilité du concurrent de déclarer les pneus qu'il utilise lors de chaque séance officielle. Le concurrent devra remettre au commissaire technique, au plus tard avant le briefing de chaque épreuve, une fiche déclarative comportant les numéros de série des pneus slicks neufs qu'il utilise pour l'épreuve. La remise de la fiche déclarative est obligatoire même en cas d'utilisation de pneus déjà utilisés sur une autre épreuve de **2027**. Dans ce cas le concurrent remplira les numéros des pneus. Des fiches vierges sont disponibles auprès du Bureau ~~A~~dministratif. En cas de changement de pneu slick et quelle qu'en soit la raison, une nouvelle déclaration devra préalablement avoir été validée par le commissaire. En l'absence de déclaration valide, un rapport de non-conformité pourra être transmis au collège

4.2.1.6 – Tous les pneus marqués sur la fiche pneus depuis le début de la saison en cours, restent utilisables au gré du concurrent pendant toute la saison. Il est donc possible au cours d'une même épreuve, de panacher des pneus slicks déjà marqués et utilisés précédemment

4.2.1.7 - Le changement de roue est interdit en pré-grille, sur la grille de départ et sur la piste. Seule une décision du Directeur de course peut l'autoriser.

4.2.1.8 - Pénalités : Le non-respect de l'un des articles de ce chapitre 4.2.1 entrainera des sanctions décidées par le Collège en fonction des circonstances, pouvant aller jusqu'à l'exclusion de la course voire de l'épreuve.

**4.2.2 – Equipements**

4.2.2.1 - Transpondeurs
Chaque voiture doit être équipée d'un transpondeur TAG/Chronelec agrée FFSA permettant le chronométrage électronique. Le concurrent est responsable de son montage et de son bon fonctionnement. Toutefois les épreuves marquées d'un * peuvent exiger un autre système de chronométrage. Des locations seront alors proposées par les organisateurs.

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

## 5 – Présentation et Publicité

5.1 – Publicité sur les voitures :
Des surfaces seront réservées exclusivement aux partenaires du Trophée sans que le concurrent puisse s'y opposer. Le concurrent devra respecter le plan d'implantation fourni par l'organisateur. Le concurrent devra respecter le plan de signalétique. Les stickers et écussons seront fournis. En cas de non-respect du plan signalétique voitures et pilotes, une pénalité en temps sera automatiquement appliquée sur le classement du concurrent.

Les publicités alcool et tabac sont totalement interdites par la loi française et doivent donc être neutralisées même s'il s'agit de la décoration d'origine de la voiture.

5.2 – Publicité sur les combinaisons des pilotes :
Deux surfaces seront réservées exclusivement aux partenaires du Trophée sans que le concurrent puisse s'y opposer.

5.3 – La surface verticale extérieure des dérives de l'aileron arrière est réservée à l'identification de la catégorie (R majuscule pour les F. Renault) et/ou toute publicité à l'initiative de l'organisateur du Trophée. Elle ne peut pas recevoir les N° de course qui doivent être apposés sur les flancs.

5.4 – Les concurrents veilleront au bon aspect général de leur voiture afin de donner une image valorisante du Trophée.
La restauration dans la livrée d'origine est très vivement encouragée.

5.5 – 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

PROJET

## 7 – Déroulement des épreuves

**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**
Dans le cas où le nombre d'inscrits serait supérieur à la capacité d'un circuit, les engagements seront retenus selon les dispositions décrites dans l'article 3 du présent règlement.

**7.3 – Courses**
Le format standard des courses du Trophée est : 1 séance d'essais qualificatifs de 20 min maximum + 2 courses d'une durée de 25 min au maximum. Dans certains cas il sera possible d'avoir 2 séances d'essais qualificatifs et d'autres formats. En 2027, ce sera le cas lors de l'Historic Tour Dijon où le format de course sera le suivant : 2 séances d'essais qualificatifs de 20 min maximum + 2 courses d'une durée de 25 min au maximum.
Selon le nombre de concurrents, le Trophée pourra partager la grille d'un autre Trophée.

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.

Dans le cas d'une épreuve où 2 séances d'essais qualificatifs ont lieu, la première séance déterminera l'ordre de la grille de départ de la course 1 et la deuxième séance l'ordre de la grille de départ de la course 2.

Dans le cas où une seule séance d'essais qualificatifs à lieu, elle déterminera l'ordre de la grille de départ de la course 1. Le résultat de la course 1 déterminera la grille de départ de la course 2.
Dans le cas où 2 pilotes sont engagés sur une même voiture lors de la même épreuve: si la différence de temps entre le meilleur tour de chaque pilote est de moins de 5%, alors le pilote de la course partira sur la grille de la course 2 selon le classement de la voiture de la course 1. Si la différence de temps est supérieure ou égale à 5%, le pilote inscrit à la course 2 partira en fond de grille.

Tous les pilotes admis à prendre le départ sont tenus de prendre part à au moins une séance d'essais qualificatifs qui se déroule suivant le programme défini dans le règlement particulier de l'épreuve et ce sur le véhicule sur lequel ils sont engagés.
Seuls les pilotes ayant qualifié leur véhicule aux essais et ayant réalisé le minimum de qualification seront admis à prendre le départ.
Le Collège des Commissaires Sportifs peut toutefois, après avis du Directeur de Course, autoriser le départ de la course à tout pilote n'ayant pas satisfait cette obligation lorsqu'il est considéré comme présentant les qualités requises et lorsque la grille de départ éditée à l'issue des essais permet de l'inclure en dernière ligne.

**7.5. 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).

**7.5 – Parc fermé**
A l'issu des qualifications et des courses, toutes les voitures se trouvent en régime de parc fermé.
Toute intervention est interdite y compris les mesures de pression, ou de température, des pneus

## 8 – Pénalités, Réclamations et Appels

Consulter le Règlement Standard des circuits asphalte FFSA **2027**.

8.1 - Toute infraction au présent Règlement Sportif du Trophée F.Renault Historic & Classic, au Règlement Technique du Trophée F.Renault Historic & Classic, 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 des épreuves suivantes par les Commissaires Sportifs, sans remboursement des droits d'inscription.

Tout contact entre deux voitures sur la piste, que ce soit aux essais ou en course, 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 du pilote jugé fautif, au Collège des Commissaires Sportifs.

Un pilote impliqué dans un accident ne pourra quitter le circuit (sauf impératif d'urgence médicale dument certifié par le médecin de l'épreuve) qu'après avoir rendu compte des circonstances de celui-ci au directeur de course.

Nonobstant ces décisions sportives, les sanctions prévues à l'article 8-3 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 :

PROJET

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, HVM Racing peut ne pas renouveler une invitation précédemment accordée sans avoir à motiver sa décision.
Les sanctions internes seront décidées par HVM Racing et pourront aller jusqu'à l'exclusion immédiate et définitive du Trophée sans aucun remboursement des sommes déjà engagées.

8.5 - Au cas où une monoplace serait en dessous du poids réglementaire son conducteur serait immédiatement pénalisé par les mesures suivantes :
A l'issue des essais : annulation des temps des essais et départ de la course en dernière position de la catégorie à laquelle il concourt, uniquement si la remise en conformité a été réalisée et contrôlée.
A l'issue de la course : si le poids contrôlé est inférieur de moins de 4 kg au poids réglementaire, pénalité de 40 secondes pour la course. Si le poids contrôlé est inférieur de plus de 4 kg au poids réglementaire, déclassement de la course.

8.6 - **Carburant**
Des prélèvements pourront être réalisés à tout moment d'une épreuve pour analyse.
En cas de non-conformité, le concurrent sera exclu de la course. Nonobstant cette pénalité, des mesures complémentaires peuvent être prises – voir article 8 du Règlement Sportif.

## 9 – Classements

9.1 - Les courses retenues pour le classement et donnant lieu à attribution de points sont celles du calendrier. Les courses hors classement ne donnent aucune attribution de points et ne rentrent pas dans le nombre de courses organisées pour les décomptes. Néanmoins ce calendrier pourra être modifié. Dans ce cas les concurrents seront avertis par note.

9.2 - Un classement est établi pour chaque catégorie (Historique, A, B et C).
Podium : A l'issue de chaque course seront appelés sur le podium les 3 premiers du classement général, ainsi que les 3 premiers de chaque classe seront appelés à une remise de coupes sur les paddocks. Si une classe comporte moins de 5 partants, seul le premier de la classe sera appelé.

9.3 - Attribution de points

Chaque course donnera lieu à attribution de points par catégorie selon le barème suivant :

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1er | 70 points | 8ème | 36 points |
| 2ème | 60 points | 9ème | 33 points |
| 3ème | 55 points | 10ème | 30 points |
| 4ème | 50 points | 11ème | 27 points |
| 5ème | 46 points | 12ème | 25 points |
| 6ème | 42 points | 13ème | 24 points |
| 7ème | 39 points | etc… ensuite 1 point de moins à chaque place | |

Les pilotes "invités" participent à la course normalement, mais ils sont "transparents" pour le classement général du trophée.
Le principe : L'invité passe la ligne d'arrivée à sa position réelle (par exemple, 2ème). Il peut monter sur le podium du jour et recevoir une coupe. Cependant, il ne pourra prétendre à aucune attribution de points du trophée.
L'attribution des points : Le 1er inscrit (arrivé 1er) marque les points de la 1ère place. Le 2ème inscrit (arrivé 3ème derrière l'invité) marque les points de la 2ème place.
Un pilote n'ayant pas parcouru 75% de la distance du vainqueur ne pourra prétendre à l'attribution des points ci-dessus. Il lui sera attribué 1 point de participation s'il a pris part aux essais ou au départ de la course 1 et 1 autre point s'il a pris le départ de la course 2.
Dans le cas où 2 pilotes sont engagés sur la même voiture lors de la même épreuve chaque pilote marquera les points ( si il y en a) de la course à laquelle il aura participé sans qu'aucun cumul ne soit possible avec l'autre pilote.
Points bonus : s'ajouteront 2 points pour la pole position et 2 points pour le meilleur tour en course.
Dans le cas d'une épreuve à deux séances d'essais qualificatifs, la pole position donnera lieu à l'attribution de 2 points bonus par pole position.
Ces points seront ajoutés au résultat de la première course.
Dans le cas où une course serait écourtée de la moitié ou plus du nombre de tours ou de la moitié ou plus de la durée prévue, en application des règles FFSA, 50% seulement des points seront attribués.

9.4 – Classement général final
Si moins de 6 courses organisées, tous les résultats seront retenus,
De 6 à 10 courses organisées, les résultats de toutes les courses organisées moins 1 seront retenus.
Si plus de 10 courses organisées, les résultats de toutes les courses organisées moins 2 seront retenus.
Il est précisé que pour les courses non retenues : l'ensemble des points marqués seront décomptés y compris les points Bonus.
Si plusieurs pilotes parmi les 3 premiers totalisent le même nombre de points, ils seront départagés en tenant compte du nombre de 1ères places puis de 2èmes places etc….. Les autres pilotes ex-aequo ne seront pas départagés.

Différents classements internes au Trophée pourront être établis : Classement français, Classement partiel ne regroupant que certaines épreuves, etc…

~~9.5 – Championnat de France Historique des Circuits~~

~~Le Trophée F.Renault Historic & Classic participe au Championnat de France Historique des Circuits FFSA pour les manches appelées "Historic Tour". Les résultats de l'épreuve du Grand Prix de France Historique comptent pour le classement du Trophée mais pas pour le Championnat de France Historique des circuits.~~
~~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.~~

PROJET

~~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 FRenault Classic.~~

~~Les pilotes de la catégorie Historique et catégorie A marqueront des points pour le classement « Monoplaces » du Championnat de France Historique des Circuits. Les points seront attribués à partir du classement général de chaque course sans distinction de division ou de classe. Les pilotes « Invité » et des catégorie B et C ne marqueront pas de points au Championnat de France Historique des Circuits.~~
~~Voir le Règlement du Championnat de France Historique des Circuits pour les modes d'attribution des points.~~

## 10 – Prix -

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

## 11 – Responsabilités -

Le Trophée résulte du désir d'un groupe de pilotes d'établir un classement annuel à partir des résultats qu'ils obtiennent dans les courses auxquelles ils participent.
Le concurrent et/ou le pilote agit de son propre chef, librement et sous son unique responsabilité.

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

## SECTION 2 / Formules Invitées

**1-** Des monoplaces n'appartenant pas à la catégorie ci-dessus et notamment les F3 1600cm3 peuvent éventuellement participer au Trophée si elles correspondent à son esprit. Elles doivent alors faire l'objet d'une admission à titre isolé.

**2-** Elles doivent respectées toutes les règles de 1 à 9 ci-dessus

**3-** Le concurrent déposant une demande d'admission à titre isolé doit pouvoir prouver l'origine de la voiture, sa date de fabrication, sa participation effective à des compétitions à l'époque, fournir copie des règlements de l'époque qui lui étaient applicables ainsi que tous documents, notamment techniques, qui pourraient être jugés nécessaires par les examinateurs. Il doit aussi être capable de présenter la voiture au commissaire chargé de l'agrément. Si cet examen nécessite un déplacement il devra prendre en charge les frais y afférent.

**4-** L'admission sera matérialisée par un document à partir duquel se feront les vérifications ultérieures de conformité et le concurrent s'engagera à ne pas modifier les caractéristiques définies dans ce document.

**5-** En cas de refus d'admission, les examinateurs n'auront pas à justifier leur décision et ne seront redevables de rien à l'égard du demandeur.

**6-** L'éligibilité au Trophée ne sera pas acquise pour la saison mais course par course uniquement.

**7-** Roues et Pneus : leurs types, marques et dimensions seront définis lors de l'admission de la voiture et inscrits sur la fiche d'admission et à ce titre deviendront obligatoires.

**8-** Les Formule Ford 2000, Formules Opel, les Super Vee, F3 2000cm3, F3 1600cm3 et les F3 1000 cm3 sont acceptées dans leur configuration d'origine,
Elles doivent néanmoins être admises à titre isolé comme les voitures « Invités » et ne pourront pas marquer de points.

F3 1600 : Poids 440 kg sans le pilote à bord, avec les pleins mais sans carburant. Bride de restriction d'air : 21,5 mm
Roues et pneus idem F3 2 litres. Toutes autres dispositions semblables à celles des F3 2000.

F3 1000 : Poids 420 kg avec les pleins mais sans carburant. Bride d'étranglement du carburateur : 36 mm sur 3mm d'épaisseur.
Pneus Avon sculpture CR65. Toutes autres dispositions semblables à celles des F3 2000.

# Règlement Technique 2027

**Préambule :**

- Une voiture qui semblerait présenter des risques pourra être exclue par simple décision du ou des commissaires de l'épreuve.
- Des modifications règlementaires effectuées pour raison de sécurité peuvent entrer en vigueur sans préavis.
- Tout ce qui n'est pas autorisé dans ce règlement est interdit.

## SECTION 1 / Formules Renault

### 1.1 – Voitures admissibles

1.1.1 - Les Formules Renault sont acceptées dans les différentes versions :

PROJET

- « Nationale » de 1972 à 1981 inclus,
- « Turbo » de 1982 à 1988 inclus,
- « Europe » de 1975 à 1977, inclus,
- « Atmo 1721 » de 1989 à 1994 inclus,
- Campus et Tatuus ayant couru dans des épreuves officielles d'une ASN affiliée à la FIA avant le 31/12/2009 conformes au règlement de 2009 (Annexes 3,4 5 & 6)
- « F4 Gen 1 » du type suivant avant moteur de moins de 1,6 Turbo ou Atmo
    - Mygale M14-F4 conformes à la règlementation FFSA d'avant le 01/01/2015 ~~6~~,
    - Tatuus F4 TO14 conformes à la règlementation FFSA d'avant le 01/01/2015 ~~6~~,
    - Signatech F4 conformes à la règlementation FFSA d'avant le 01/01/2015 ~~6~~,

Une balance de performance portant sur l'ajout de poids et/ou de hauteur de la garde au sol pourra être appliquée sur décision de l'Opérateur du Trophée. Aucune F4 ne pourra afficher une puissance supérieure à 160 chevaux avec une boite séquentielle maximum à 6 rapports.

Strictement conformes à leurs réglementations d'origine.

1.1.2 - Des monoplaces n'appartenant pas aux catégories ci-dessus et notamment les F3 1600cm3 ou 2000cm3 peuvent éventuellement participer au Trophée si elles correspondent à son esprit. Elles doivent alors faire l'objet d'une admission à titre isolé. *Voir Section 2*

**1.2 – Règlements applicables**

1.2.1- Les voitures doivent être conformes à leur règlement d'origine sauf précision contraire inscrite au présent règlement technique Section1 ainsi qu'au règlement sportif du Trophée F. Renault Historic & Classic.

Le règlement de référence retenu pour la F.Renault Turbo est celui de **1988** y compris son annexe essentielle « Caractéristiques, Réglages, Outillages » qui a valeur règlementaire (une copie peut vous être remise sur demande)

Le règlement de référence retenu pour la F. Renault Atmo 1721 est celui de **1994** y compris son annexe essentielle « Caractéristiques, Réglages, Outillages » qui a valeur règlementaire (une copie peut vous être remise sur demande)
Tous les points non prévus au présent règlement relèvent des prescriptions générales de la FFSA et de la FIA.

1.2.2 - Le concurrent doit pouvoir démontrer qu'une voiture du même type que celle qu'il utilise, a bien participé à des compétitions avant le 31/12/1981 pour les F.Renault Nationales, avant le 31/12/1977 pour les FR Europe, avant le 31/12/1988 pour les F.Renault Turbo et avant le 31/12/1994 pour les FR Atmo 1721, dans la même configuration avec le même type de moteur.

## 2 – Modifications et adjonctions autorisée ou obligatoires -

2.1 - Les voitures ayant fait l'objet de transformations à l'époque et ayant disputé des courses officielles dans cette configuration modifiée peuvent participer au Trophée si elles remplissent les conditions suivantes :
- Le constructeur du châssis originel homologué par la FIA ou la FFSA doit être identifié.
- L'ensemble structurel ainsi que tout autre élément ne doivent pas avoir été modifié postérieurement à la période acceptée dans le Trophée.
- La marque retenue sera celle portée par la voiture à l'époque.

D'une manière générale, les techniques et les matériaux utilisés doivent correspondre à ceux qui existaient en période.

2.3 - Les voitures doivent être agréées par les organisateurs du Trophée. Ils peuvent refuser l'agrément dans le but de préserver l'esprit du Trophée sans avoir à justifier leur décision.

2.4 - Tous systèmes de communication radio entre le pilote sur la piste et son équipe, au bord de la piste ou dans les stands sont interdits.

## 3 – Poids minimum -

3.1 - Poids des voitures à tout moment de l'épreuve. Le poids retenu est le poids de la voiture tel qu'il est à l'arrivée des essais et/ou des courses, sans le pilote et sans l'équipement du pilote.

Il ne doit pas être inférieur à :

450 kg pour toutes les Formules Renault Nationales avant 1982
465 kg pour les Formules Renault Europe
460 kg pour toutes les Formules Renault Turbo
455 kg pour toutes les Formules Renault Atmo 1721 (1989 – 1994)
490 kg pour toutes Formules Renault Tatuus (jusqu'au 31/12/2009)
~~500~~ –505 kg pour les F4 Génération 1 homologuées jusqu'au 1/01/2015 ~~6~~,
~~560 kg pour les F4 Génération 1 à moteur Turbo homologuées jusqu'au 1/01/2015 6,~~

~~En cas de doute de la part des commissaires technique, ils devront faire vidanger le réservoir d'essence. L'essence ne pouvant pas être considérée comme du lest.~~
La non-conformité à cet article entrainera des pénalités prévues à l' Annexe 1 Echelle des pénalités
3.2- Du lest peut être utilisé à condition qu'il soit fixé dans l'habitacle, au plancher, de telle façon que des outils soient nécessaires pour le retirer. Les concurrents doivent prévoir le percement des boulons de fixation pour permettre la pose des sceaux si les commissaires le jugent nécessaire.
Si la monoplace comporte un lest, il doit faire l'objet d'une déclaration (poids et emplacement) de la part du concurrent au commissaire technique.

## 4 – Moteur -

**4.1 – Moteur**

4.1.1 - **Pour toutes les FR :**
Rappel : l'allègement des bielles et pistons est interdit.
L'utilisation de pistons de remplacement forgés est autorisée à condition qu'ils correspondent aux descriptions de l'annexe 1 jointe en fin du présent règlement, ou aux annexes 5 et 6 pour les voitures de la catégorie A.

PROJET

4.1.2 **- Pour les FR Atmo 1721 seulement**, la côte réparation + 0,25 est autorisée. L'utilisation de pistons d'une côte réparation supérieure à +0,25 est interdite.
Le chemisage des cylindres est autorisé.
4.1.3 - Aucune FRenault Tatuus ne pourra afficher une valeur de puissance plus de 200cv quelque soit le type de préparation. Le type de moteur utilisé est le moteur F4R738 dans sa configuration décrite dans le règlement de FRenault de 2009 (voir Annexes 5 et 6).
4.1.4 – Les F4 Génération 1 doivent être strictement dans leur configuration d'origine selon la règlementation d'époque. Aucune F4 ne pourra afficher une puissance supérieure à 160 chevaux avec une boite séquentielle maximum à 6 rapports. Le type de moteur utilisé est le suivant :

- Mygale M14-F4 - Ford 1.6 Turbo
- Mygale M14-F4 - Renault 1.6 atmo
- Mygale M14-F4 - Renault 1.3 turbo
- Tatuus F4 TO14 - Abarth 1.4 turbo
- Signatech F4 - Renault 1.6 atmo

4.1.5 - **Pour les FR Turbo** (cf Annexe 1 & 2):
La puissance de référence du moteur est celle notée par Renault Sport au règlement de 1988 (soit 140cv). Celle-ci pourra être contrôlée à n'importe quel moment (y compris pendant une épreuve) sur un banc de puissance à rouleau et contrastée par un commissaire technique.

L'étanchéité du carburateur pourra être contrôlée et entrainera le déclassement en cas de non-conformité. Aucune fuite ne sera tolérée.
Le calibre du gicleur principal doit être strictement conforme au règlement de 1988 pour toutes les générations de FR Turbo. Soit 112,5 +/- 2,5

Le seul turbo autorisé est celui décrit en annexe 2 jointe en fin du présent règlement.

Dans tous les cas le carter d'origine Garrett T3 respectant les descriptions de l'annexe 2 doit être conservé et il doit être identifiable.

Régulation de la pression du turbo :
Le diamètre intérieur du trou de décharge dans la fonderie du carter de turbine doit être de 21 mm au minimum ou supérieur.

Les seuls actuateurs de waste-gate autorisés sont celui d'origine ou le modèle adaptable REF: 430099-49FR disponible auprès de Turbofrance (contacter l'opérateur)

Echangeur de température :
La liste de échangeurs autorisés est complétée par le modèle référence Renault 8200047162. Cet échangeur, reste difficile à trouver chez Renault mais on peut le trouver chez des équipementiers comme par exemple Valeo sous la réf. 817490,
Vues les difficultés croissantes pour trouver un échangeur référencé, il est aussi permis de monter un échangeur dont les boîtes sont fabriquées en aluminium. Il devra être la copie conforme d'un échangeur référencé dans le règlement des Formule Renault Turbo de 1988. Toutes les dimensions doivent respecter celles de l'échangeur copié.
Pour des raisons d'esthétique, les boîtes doivent être peintes en noir.

**4.1.6 – Allumage :**
Pour les voitures de la catégorie Historique : FR Turbo : Allumage commandé exclusivement par un boîtier Renix RE 023 ou RE 223 non modifié provenant d'une R18Turbo et aucun autre modèle. La valeur maximale d'allumage en pleine charge (5000 t/mn) ne doit pas être supérieure à 25°. FR Atmo 1721: Seul l'allumage d'origine sans modification est autorisé. Limiteur à 7100 t/mn max.
Pour les voitures de la catégorie A : allumage conforme aux annexes 5 et 6
Pour les voitures de la catégorie B : allumage conforme à la configuration selon l'homologation d'origine de période.

**4.2 – Contrôles**
Pour les FR Turbo avant 1989 :
L'opérateur du trophée aura dans ses stocks, des carburateurs révisés et conformes qui seront plombés. A n'importe quel moment d'une épreuve le commissaire technique du trophée pourra faire procéder à l'échange du carburateur d'une voiture par un de ceux du stock de l'operateur.
Le concurrent devra utiliser exclusivement le carburateur remis par le commissaire technique, il devra l'installer lui-même sur sa voiture et sera responsable de son utilisation et de son bon entretien jusqu'à sa restitution. Le carburateur d'origine de la voiture sera restitué après l'épreuve une fois que les opérations de contrôle auront été effectuées et si elles valident sa conformité. En cas de non-conformité l'ancien carburateur sera conservé par l'operateur, et le concurrent sera déclassé des épreuves précédant l'échange. Il conservera le carburateur fourni par l'operateur et il sera redevable du paiement du nouveau carburateur et des frais de contrôle auprès de l'operateur.

4.2.1 Turbo (cf Annexe 2) :
Le début d'ouverture du clapet de décharge sera contrôlé à l'aide de la touche d'une montre-comparateur placée sur le levier et non sur la tige de commande.
Valeur de la pression maxi d'ouverture : 660 millibars (630 mbar + 30 mbar de tolérance). A 660mbar max, le déplacement mini du levier doit être de 0,4 mm.
A la pression de 850 millibars (820 mbar+ 30 mbar de tolérance) la tige de commande du clapet doit avancer au minimum de 5mm.
La durit de commande d'actuateur de waste-gate doit être transparente, avoir un diamètre intérieur de 6,3 mm et une longueur maximum de 1200 mm.

4.2.2 Un lieu du contrôle de la voiture au banc de puissance sera déterminé par l'opérateur. Le concurrent devra se soumettre au contrôle même si la date et le lieu est diffèrent de ceux de l'épreuve. Un seul représentant du concurrent devra y assister mais sans toucher à la voiture ni au système du banc de puissance. Il devra se présenter avec une réserve d'essence suffisante pour que le contrôle puisse avoir lieu.

4.2.3 – **Pénalités :**
A l'issue du contrôle au banc de puissance :
- Formule Renault Turbo : si la valeur relevée (corrigée par le frein utilisé) est de 10% ou plus de celle notée par Renault Sport au règlement de 1988 (soit 140cv),
- Formule Renault 2.0 Tatuus : si la valeur relevée (corrigée par le frein utilisé) est de 5% ou plus de celle déclarée par Renault Sport en 2004 pour la base moteur F4R738 (soit 196cv),

PROFIT

- F4 Gen 1 : si la valeur relevée (corrigée par le frein utilisé) est de 5% ou plus de celle déclarée dans le règlement d'époque (160cv),

Alors la voiture sera déclarée non conforme et sera immédiatement déclassée de tous ses résultats depuis la première course à laquelle elle participe. Le relevé obtenu ne pourra pas être contesté.
Le concurrent ne pourra pas faire appel de la décision et sera redevable du paiement des frais de contrôles (déplacement, frais de passage au banc et matériel éventuel). La remise en conformité devra avoir lieu et être constatée par le commissaire technique du trophée lors d'un nouveau passage au banc de puissance avant de pouvoir participer de nouveau au trophée.

La non-conformité du moteur et/ou des valeurs ci-dessus entrainera les pénalités suivantes :
A l'issue des essais : annulation des temps des essais et départ de la course en dernière position uniquement si la remise en conformité a été réalisée et contrôlée.
A l'issue de la course : aucune tolérance, déclassement de la voiture pour la course.
Nonobstant ces pénalités des mesures complémentaires peuvent être prises – voir article 8 du Règlement Sportif.

4.2.4 – Echappement
Ligne d'échappement d'origine mais caractéristiques et norme de bruit conforme ***au règlement standard des circuits asphaltes***.

**4.3 – 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) du Turbo de son actuateur et du carter inférieur de moteur. Le concurrent est responsable des scellés posés sur son moteur.
Tous les moteurs, carburateurs et actuateurs de FR Turbo seront plombés avec la pose de scellés à la première épreuve à laquelle la voiture participe.

## 5 – Transmission -

5.1 - Boite à vitesse :
Les différentes boites et les différents rapports utilisés en période sont autorisés, aussi bien pour les FR Turbo que pour les FR Atmo 1721. Le panachage est autorisé.

Boites : NG3 001-NG3 011-NG3 043-NG3 077

Rapports autorisés :

| | |
|---|---|
| 1ère : 11/42 - 11/45<br>2ème : 17/37<br>3ème : 22/31 | 4ème : 33/34 - 34/33<br>5ème : 36/31 - 37/29<br>MA : 12/37 - 11/39 |

Couple 9/34

5.2 - **Catégorie Formule Renault Historic** : le différentiel autobloquant n'est pas autorisé.

5.3 - **Catégorie A / Formule Renault Classic** : boite de vitesse séquentielle autorisée seulement si elle existait en période. Embrayage bidisque Alcon transmettant le mouvement aux roues via la boite à 6 vitesses à commande séquentielle et un différentiel à glissement limité de marque SADEV. La boite SADEV supporte le train arrière.
5.4 - Kit palettes au volant interdit quelle que soit la période sauf pour la Catégorie B.

5.5 -Toute voiture doit avoir un rapport de marche AR en état de fonctionnement. Celui-ci doit pouvoir être engagé par le pilote assis à son volant lorsque la voiture prend le départ d'une épreuve.

## 6 – Suspension -

Les éléments de suspension doivent être conformes à l'origine.
Les amortisseurs doivent respecter le type de fonctionnement et l'aspect des amortisseurs de l'époque.
Les amortisseurs à réservoir séparé ou/et à système de contrôle externe ne sont pas autorisés
Les amortisseurs réglables sur plus de 2 voies sont interdits.
**Interdiction de chromer** les éléments de suspension en acier d'une résistance à la rupture de plus de 45 tonnes/pouces carré (725 N/mm²).

## 7 – Roues et pneumatiques -

Les pneus devront être commandés au moins 15j avant l'épreuve auprès du partenaire du Trophée, qui y apposera une identification spécifique sur chaque pneu livré. Les pneus et les services associés pourront être livrés directement de l'épreuve. Aucun pneu neuf ne pourra être monté en l'absence du marquage du partenaire.

7.1 - Jantes de 13" de diamètre.
Pour les roues à écrou central, une épingle de sécurité de couleur rouge ou orange est obligatoire. Les valves des pneus doivent être équipées de bouchons à tout moment des épreuves.

Note : Rappel aux concurrents : les alliages d'aluminium et de magnésium peuvent avoir tendance à s'abimer en vieillissant. Pour votre sécurité contrôler vos roues.

7.2 - **Pour la Formule Renault Nationale**, jantes largeurs : 6" ou 7" à l'avant comme à l'arrière de 1972 à 1975
Le type et le nombre de pneus sont libres mais doivent se monter sur les jantes d'origine. Les pneus AVON/NOVA et HOOSIER sont vivement conseillés.

7.3 - **Pour la Formule Renault Turbo** : Jantes largeurs: 6" ou 7" à l'avant et 9" à l'arrière.
Les voitures doivent être équipées de pneus AVON/NOVA ou HOOSIER au choix.
Pour les pneus slicks :
AVON/NOVA gomme A46, de dimensions 6,5/21/13 à l'avant et 8,2/22/13 à l'arrière.
Ces pneus portent sur leurs flancs les références gravées **8814 pour l'AV et 8815 pour l'AR.**
Pour les pneus pluie :
AVON/NOVA gomme A 27 de dimensions 6,5/21/13 à l'avant et 8,2/22/13 à l'arrière.
Ces pneus portent sur leurs flancs les références gravées **8829 pour l'AV et 8831 pour l'AR.**

PROJET

Le dessin des sculptures doit être du type « Classique » à pavés rectangulaires.

**HOOSIER :**
Pour les pneus slicks :
Avant : HOOSIER radial 20.5X 7.0-13 R60A – Code gravé : 43164R60A
Arrière : HOOSIER radial 22.0X 8.0-13 R60A - Code gravé : 43285R60A
Pour les pneus pluie :
Avant : 20.0X 6.5-13 W3 – Code gravé : 44140W3
Arrière : 22.0X 8.0-13 W3 – Code gravé : 44196W3

7.4 - Pour **la Formule Renault Atmo 1721** : Jantes largeurs : largeurs : 6" ou 7" à l'avant et 9" à l'arrière
Les voitures doivent être équipées de pneus AVON/NOVA ou HOOSIER au choix.
Pour les pneus slicks :
Avant : AVON/NOVA radial 175/530/R13 gomme A514 – Code gravé : A14601 En cas d'indisponibilité il sera possible d'utiliser la référence de remplacement 175/530/R13 gomme A24 ref 200002S
Arrière : AVON/NOVA radial 195/530/R13 gomme A514 - Code gravé : A 14994S. En cas d'indisponibilité il sera possible d'utiliser la référence de remplacement 195/530-13 gomme A24 ref 200003S
Pour les pneus pluie :
Avant : AVON/NOVA radial 160/530/R13 - Code gravé : 20015M - En cas d'indisponibilité, il sera possible d'utiliser des pneus pluie de remplacement appropriés de n'importe quelle marque.
Arrière : AVON/NOVA radial 180/560/R13 - Code gravé : 20016M - En cas d'indisponibilité, il sera possible d'utiliser des pneus pluie de remplacement appropriés de n'importe quelle marque.
**HOOSIER :**
Pour les pneus slicks :
Avant : HOOSIER radial 20.5X 7.0-R13 R55A – Code gravé : 43370R55A
Arrière : HOOSIER radial 200/540R13 S - Code gravé : 43359S
Pour les pneus pluie :
Avant : HOOSIER radial 20.5X 7.0-R13 W3 - Code gravé : 44442W3
Arrière : HOOSIER radial 200/540R13 W3 - Code gravé : 44330W3

7.5 - Pour **la Formule Renault Europe**, largeur au choix : 8" à l'avant et 10" à l'arrière comme les F3 ou 7" à l'avant et 9" à l'arrière comme les F. Renault Turbo, avec les pneus AVON correspondants à ces catégories et décrits ci-dessus.

7.6 - Pour les voitures de la Catégorie A et B, largeur et dimensions conformes à la période d'origine à savoir 8'' à l'avant et 10'' à l'arrière. Pneus PIRELLI ou HOOSIER ou AVON/NOVA au choix. Tout type de pneus Michelin interdits.
**PIRELLI Slick Type DMA ou DM :** 200/540/13 Ref 4346100 à l'avant et 250/575/13 Ref 4346200 à l'arrière
**PIRELLI Wet Type WSA :** 200/540/13 Ref 4346300 à l'avant et 250/570/13 Ref 4604500 à l'arrière
**HOOSIER :**
Pour les pneus slicks :
Avant : HOOSIER radial 200/540R13 S – Code gravé : 43359S
Arrière : HOOSIER radial 250/575R13 S - Code gravé : 43364S
Pour les pneus pluie :
Avant : HOOSIER radial 200/540R13 W3 HC - Code gravé : 44330W3
Arrière : HOOSIER radial 250/575R13 W3 HC - Code gravé : 44333W3
Le type de gomme autorisé en AVON/NOVA sera communiqué par une note dédiée diffusée aux concurrents afin d'adapter au mieux la limitation des pneus à l'esprit du Trophée.
7.7 - Les codes de production, et le marquage gravé de la qualité de gomme et le marquage appliqué par l'organisateur du Trophée doivent rester apparents et lisibles.

7.8 - **Pénalités** : Le non respec cx t de l'un des articles 10. Pourra entrainer des pénalités. (voir article 4.2.1.7 du Règlement Sportif)

**NB : Le nombre de pneus utilisables par saison est limité. Consulter le règlement sportif.**

## 8 – Système de freinage -

Conforme au règlement ainsi qu'à la technologie de l'époque.
Toute voiture doit comporter un système de freinage ayant au moins deux circuits séparés et commandés par la même pédale. Ce système doit être conçu de telle manière qu'en cas de fuite ou de défaillance d'un des circuits, l'action de la pédale continue à s'exercer sur au moins deux roues.

Il est interdit de repercer les disques de frein.

8.1 – Concernant la catégorie A : il est possible de remplacer les disques de freins d'origine par un montage sur bol reprenant les mêmes spécificités que le montage d'origine tel que décrit dans l'annexe 3

## 9 – Carrosserie -

Les mesures doivent pouvoir être contrôlée à tout moment, pilote avec son équipement au complet, assis à bord de la voiture.
9.1 - Garde au sol :
Pour toutes les catégories Historique~~, B et C~~ (sauf pour les FR Atmo 1721 à partir de 1989) : Une garde au sol minimum de 40mm, sous toutes parties de la voiture, doit pouvoir être contrôlée à tout moment, pilote avec son équipement au complet assis à bord de la voiture.
Pour toutes les catégories B : Une garde au sol minimum de 14mm, sous toutes parties de la voiture, doit pouvoir être contrôlée à tout moment, pilote avec son équipement au complet assis à bord de la voiture.

Pour la catégorie A et les F. Renault Atmo 1721 à partir de 1989 : aucune valeur de garde au sol n'est imposée. Dimensions : voir Annexe 4

Pénalités : Le non-respect de cet article entrainera des pénalités.

9.2 - Le dessous de la voiture doit être plat conformément au règlement F. Renault de référence.

PROJET

9-3 - Ailerons et dispositifs aérodynamiques des FR Atmo 1721 (1989-1994)
Pour les voitures construites de 1992 à 1994 inclus les ailerons doivent respecter les dimensions suivantes :
Avant : largeur maxi : 130cm
Arrière : largeur maxi : 90cm – hauteur maxi : 90cm - déport maxi : 60cm
Pour les voitures construites de 1989 à 1991 inclus les ailerons doivent respecter les dimensions suivantes, au choix :
**Soit** la configuration d'origine de période :
Avant : largeur maxi : 135cm
Arrière : largeur maxi : 95cm – hauteur maxi : 90cm - déport maxi : 80cm
**Soit** la configuration 1992/1994 :
Avant : largeur maxi : 130cm
Arrière : largeur maxi : 90cm – hauteur maxi : 90cm - déport maxi : 60cm
**Le panachage de dimensions des deux périodes n'est pas autorisé.**
Voir les plans silhouette des règlements d'époque.

## 10 – Intérieur de la voiture -

10.1 - **Cloison pare-feu** : la monoplace doit posséder une cloison de protection fixe, non inflammable, entre l'habitacle et le compartiment moteur capable d'empêcher le passage de liquide ou de flammes. L'utilisation de magnésium pour cette cloison est interdite.
10.2 - **Appui-tête** : un appui-tête capable de supporter une masse de 17kg soumise à une décélération de 5G doit obligatoirement être installé. Il doit avoir une dimension mini de 10x10cm. Il est recommandé qu'il soit situé à un maximum de 5cm du casque du conducteur lorsque celui-ci est normalement assis.

## 11 – Accessoires additionnels -

**Silencieux**
Les voitures ~~doivent~~ pourront être équipées d'un silencieux d'échappement. Le système et les collecteurs sont libres.
Le respect des normes de bruit FFSA est obligatoire. La mesure sera faite ***au règlement standard des circuits asphaltes***.

En **2027** des contrôles plus stricts et plus fréquents seront réalisés. En cas de dépassement, des sanctions pouvant aller jusqu'à l'exclusion de l'épreuve pourront être prises. Bien sûr aucun remboursement d'engagement ne sera accordé aux pilotes sanctionnés.

## 12 – Système électrique -

12.1 **- Coupe-circuit** : il doit couper tous les circuits électriques, batterie, démarreur, feu arrière, etc. Il doit également arrêter le moteur. Ce coupe-circuit doit être d'un modèle anti-déflagrant et doit pouvoir être manœuvré de l'intérieur par le pilote normalement installé et à l'extérieur de la voiture, par le commissaire de piste par une commande située au pied de l'arceau, signalée par un éclair rouge dans un triangle équilatéral bleu de 12 cm de côté. Indications "ON" - "OFF" clairement inscrites.

12.2 - Les batteries au lithium sont interdites.

12.3 **- Démarreur** obligatoire avec source d'énergie à bord et pouvant être actionné par le pilote assis à son volant.
La mise en marche du moteur peut s'effectuer tant en prégrille, sur la grille de départ que dans les stands avec l'appoint d'une source d'énergie électrique extérieure, connectée provisoirement à la voiture.

## 13 – Système d'éclairage -

**Feu de signalisation : le feu rouge arrière doit être obligatoirement à diodes multiples** (de type Tarsys par exemple). Surface minimum de 20 cm². Installé à moins de 10 cm de l'axe central de la monoplace. Le feu doit être d'un modèle agréé FIA. En outre, au moins 75% des leds doivent être allumées
Il est autorisé de monter plusieurs feux.

## 14 – Circuit de carburant – Carburant - Lubrifiants

14.1 - **Réservoir** :
Selon les prescriptions de l'annexe K, pour toutes les voitures de Période F à J (c'est-à-dire jusqu'à **1990**), le réservoir de carburant est libre mais doit être rempli de mousse de sécurité répondant aux normes des Spécifications Militaires Américaines MIL-B-83054 ou du « D-Stop » anti-explosion.
Si la voiture est équipée d'un réservoir de sécurité (obligatoire pour les voitures post 1990), celui-ci doit être conformes aux exigences de l'Article 253.14 de l'Annexe J en cours (Réservoirs de Carburant de Sécurité Approuvés par la FIA). Certificat de 5 ans maximum.
La ventilation du réservoir doit être munie d'un clapet permettant la libre circulation des vapeurs et de l'air mais pas du carburant en cas de retournement de la monoplace. Cette mise à l'air libre doit déboucher 25cm en arrière de la cloison pare-feu.

14.2 - **Carburant**
Seul le carburant acheté aux pompes des stations-service est autorisé. Il doit respecter l'article 252 – 9 de l'annexe J de la FIA. Aucun additif ou mélange n'est autorisé.

14.3 - **Lubrifiants**

14.3.1 - Tous les réservoirs d'huile placés à l'extérieur de la structure principale de la voiture doivent être entourés d'une structure déformable de 10 mm d'épaisseur. Aucune partie de la voiture contenant de l'huile ne peut se trouver en arrière de la boîte de vitesses ou du carter de différentiel sur une voiture à roues motrices AR.

14.3.2 - Toutes les canalisations d'huile extérieures au cockpit à l'exception de celles installées en permanence sur le moteur, doivent pouvoir résister à une température de 230° C et à une pression de 70 bars pour les canalisations travaillant en pression, 7 bars pour celles en dépression.

PROJET

14.3.3 - Récupérateur d'huile : sur toute voiture dont le système de lubrification prévoit une mise à l'air libre, (moteur et boîte de vitesses) celles-ci doivent déboucher dans un récupérateur d'une capacité d'au moins 2 litres. Le récipient doit être en plastique translucide ou comporter un niveau apparent.

## 15 – Sécurité

Sécurité (Arceau, Harnais de sécurité, Extincteurs) : Se référer au tableau de la FFSA : Equipements de Sécurité Circuit VHC 2027.
**https://www.ffsa.org/univers/ffsa/r%c3%a8glementation-s%c3%a9curit%c3%a9/r%c3%a8glementation-sportive/r%c3%a8glementation-vhc-r%c3%a9gularit%c3%a9**

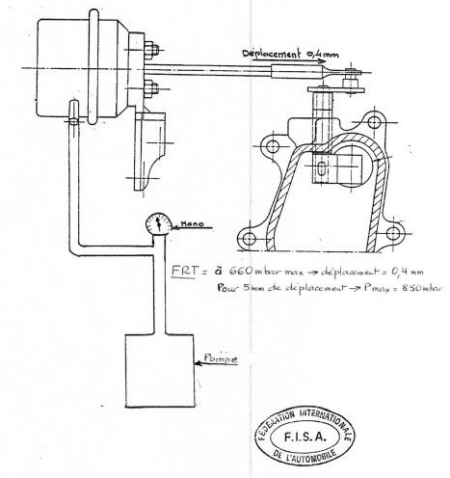
15.1 - **Rétroviseurs** : toutes les voitures doivent en disposer sur les 2 côtés.

15.2– **Equipement de sécurité du pilote** : Se référer au tableau de la FFSA : Equipements de Sécurité Circuit VHC 2027.

**https://www.ffsa.org/univers/ffsa/r%c3%a8glementation-s%c3%a9curit%c3%a9/r%c3%a8glementation-sportive/r%c3%a8glementation-vhc-r%c3%a9gularit%c3%a9**

PROJET

**Annexe au Règlement Technique du Trophée FRenault Classic**
**Réglage de la soupape de décharge catégorie Historique des F Renault Turbo**




PROJET

## Trophée F. Renault Classic
## Echelle des pénalités qui figurent au Règlement 2027

| Non-conformité | Niveau | | Pénalité | art de réf du Règlt Technique | art de réf du Règlt Sportif |
|---|---|---|---|---|---|
| **FRenault** | | | | | |
| **Essence** | | | exclusion de la course | Art 14.2 | |
| **Poids** | à l'issue des essais | | départ pour la course en dernière position de la catégorie à laquelle il concourt | Art 3 | |
| | à l'issue de la course | manque - de 4kg | pénalité de 30 secondes | | |
| | | manque + de 4kg | déclassement | | |
| **Décharge du Turbo ou diamètre intérieur du trou de décharge < 21mm ou puissance relevée au banc non conforme** | à l'issue des essais | | départ pour la course en dernière position de la catégorie à laquelle il concourt | Art 4-2<br>Art 4-2.3 | |
| | à l'issue de la course | | déclassement | | |
| **Pneus non autorisés, non marqués.** | | | Pénalité voir déclassement | Art 7 | Art 4-2 |
| **Garde au sol**<br><br>*nb : Cat A et FR Atmo 1721 non concernées* | à l'issue des essais | | départ pour la course en dernière position de la catégorie à laquelle il concourt | Art 9 | |
| | à l'issue de la course | Hauteur mesurée entre 35 et 40mm | pénalité de 30 secondes | | |
| | | Hauteur mesurée inférieure à 35 mm | déclassement | | |
| **Absence de scellés** | | | déclassement | | Art 1-3 |

PROJET