SPRINT SERIES
REGLEMENT SPORTIF ET TECHNIQUE 2027

Préambule :
Seul HVM Racing peut se prévaloir de ce présent Règlement Sportif et du Règlement Technique du « Sprint Séries » et/ou organiser des manifestations ou des courses se référant à ces règlements.

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

REGLEMENT SPORTIF 2027

1 – Organisation et Calendrier

1.1 – Organisateurs

1.1.1 – Le trophée Sprint Séries est organisé par :
HVM Racing SAS
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.

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

1.1.3 - Le commissaire technique du Trophée pour la saison 2027 est **XXXX.**

1.2 – Calendrier

Le Sprint Séries se déroulera sur les 4 épreuves suivantes :

30 avril-01-02 mai	***Dijon***
28-29-30 mai	***Charade***
18-19-20 juin	***Magny Cours***
10-11-12 septembre	***Dijon***

HVM Racing se réservent le droit de modifier ce calendrier.

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

2 – Assurances

Voir Article R 331.10 et A 331.32 du Code du Sport.
NB : Il est conseillé de consulter son ASA pour les assurances incluses dans la licence et son assureur personnel pour des assurances complémentaires éventuelles.

3 – Concurrents et Pilotes

3.1 – Licences et conditions d'admission

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

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

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

3.1.3 - Par le seul fait de s'inscrire à cette course 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 Sprint Séries

3.2.1 - Tout pilote désirant participer à la course devra envoyer à HVM Racing une demande d'inscription, avant le 20 février 2027. Cette demande pourra être faite en ligne sur le site www.hvmracing.fr

La demande d'inscription devra être accompagnée du règlement à l'ordre de HVM Racing, du droit d'inscription de 640 €TTC pour le premier pilote de la voiture.

Un pilote désirant partager le volant de la voiture d'un autre concurrent, sans inscrire lui-même une autre voiture, devra s'inscrire comme deuxième pilote. Montant d'inscription « 2ème pilote » : 250 €TTC pour la saison.

3.2.2 - Toute nouvelle inscription au Trophée en cours d'année reste possible. Elle devra être reçue au moins 2 semaines avant la première épreuve que le concurrent souhaite disputer.

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

3.2.3 – Pour découvrir ce trophée et cette course, 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 315 €TTC en sus du coût de l'engagement.
Dès le deuxième engagement, le solde de l'inscription annuelle au Trophée sera exigé.
Un pilote désirant partager le volant de la voiture d'un autre concurrent pour une seule épreuve, devra s'inscrire comme deuxième pilote. Montant d'inscription « 2ème pilote » : 150 € TTC par épreuve.

PROJET

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 https://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 (cf Art 7.3).
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 qualificatifs et ayant réalisé le minimum de qualification (1 tour chronométré) seront admis à prendre le départ.

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

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

3.3.3 - Si la demande est reçue dans les 10 derniers jours* précédents l'épreuve (jusqu'au mercredi précédent l'épreuve), l'inscription sera décalée aux conditions ci-dessous :

- Si inscription et paiement au tarif minoré, retenue de 100 €
- Si inscription et paiement au tarif normal, retenue de 30%

Aucun remboursement ne peut être fait en cas d'absence ou d'abandon ou désistement dès lors que les vérifications administratives ont été effectuées.

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

3.3.5 - Le montant de l'engagement sera minoré de € 100 si le règlement et l'inscription parviennent à l'opérateur au plus tard 15 jours avant la date d'ouverture du meeting.

3.3.6. – Parrainage : Un pilote (le parrain) peut parrainer un nouveau pilote (le filleul) pour participer à une ou plusieurs courses du Trophée Pré 81 (Le filleul étant un pilote n'ayant jamais roulé dans le Trophée depuis l'existence du Trophée).
Lors de la première inscription du filleul à une épreuve, il n'aura pas à payer le droit spécial de 315€ en sus du coût de l'engagement (cf art. 3.2.3), et le parrain bénéficiera d'une remise de 20% sur le montant de l'engagement de l'épreuve à laquelle participe le filleul.
A chaque participation du filleul à une épreuve durant la même saison, le parrain bénéficiera d'une remise de 20% sur le montant de l'engagement de l'épreuve à laquelle participe le filleul.

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

3.4 – Diffusion des informations

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

4 – Véhicules et Equipements

4.1 – Véhicules

4.1.1 – Véhicules admissibles
L'année d'homologation de référence est celle indiquée sur le PTH ou sur la fiche d'homologation FIA du modèle concerné ou sur la fiche d'agrément.

Le Sprint Séries est ouvert :

- A toutes les Berlines et GT de plus ou moins de 2L, sports car moteur avant et arrière homologuées jusqu'au 31/12/2000.
- Aux Youngtimers, GTI, Voitures de coupe de marque et type Honda Civic, de 2 à 5 portes, d'une cylindrée inférieure à 2000 cm3, Homologuées par la FIA en Groupe N ou Groupe A avant le 31/12/2000 et désignées sur la liste des voitures éligibles.

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

4.1.2 – Classes
Ce trophée comprend les classes suivantes :

- Berlines et GT de +2L
- Berlines et GT de -2L
- Youngtimers et Honda Civic

D'autres classes peuvent être ajoutées dès lorsqu'il y a minimum 5 partants sur une course.

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

4.1.4 - Conformité
Les voitures types Youngtimers, GTI, Voitures de coupes de marque et type Honda Civic, doivent être dans leur spécification de période, conformes à leur fiche d'homologation FIA et correspondre soit aux règlements d'un des groupes N ou A de l'annexe J de 1990 soit à un règlement d'une Coupe de Marque agréée en période ou une fiche d'agrément qui certifie que son véhicule est conforme en tout point à l'annexe K et à la fiche d'homologation d'origine.

Pour les voitures type Berlines et GT de plus et moins de 2L, sports car moteur avant et arrière, le concurrent devra fournir son PTH ou une fiche d'agrément qui certifie que son véhicule est conforme en tout point à l'annexe K et à la fiche d'homologation d'origine. Cette

PROJET

fiche doit être parvenue à HVM ou au commissaire technique @ adresse mail technique en amont de l'épreuve.

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 :
Documents obligatoires :

- **De son passeport technique 3 volets FFSA.**
- **Et de sa fiche d'homologation FIA originale de la voiture qu'il engage**

Plus :

- **D'un PTH FIA, ou d'un PTN**
- **En cas d'absence de PTH, la fiche d'agrément validée deviendra la référence technique et elle servira dès lors de base pour les contrôles ultérieurs de conformité.**

Il doit présenter ces documents lors des vérifications techniques.

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

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

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

Dans le cas d'un démontage suite à une réclamation, l'Article VII.A de la Réglementation Générale FFSA sera appliqué.

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

4.2 – Equipements et Pneumatiques

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

Pour les voitures de moins de 1300cc, sont également autorisés :
Les pneus YOKOHAMA A048 ou A032 (pour les jantes en 10 pouces).
Les voitures montées en roues de 15 pouces pourront utiliser des pneumatiques homologués route d'autres manufacturiers (sauf Michelin TB 5 et TB 15).

Pour les voitures d'avant 1966 et de plus de 1300cc, toutes les voitures pourront utiliser des pneus sculptés de type Dunlop Racing section M ou L (CR65) ou Avon/Nova CR6 ZZ.
Pneus slicks et slicks retaillés interdit pour les voitures d'avant 1966.

Pour les voitures d'après 1966 et de plus de 1300cc, les pneumatiques sont libres en nombre et en type. Slick et pneus pluie autorisés.

Uniquement pour les voitures des classes Honda Classic N et Honda Classic A : 15 pouces maximum
Seuls les pneus Yokohama, Avon/Nova type ZZS, ZZR et CR28 et tous les pneus homologués route sont autorisés.
Les Avon ZZR peuvent être retaillés, à condition que cela soit fait par le partenaire officiel et non pas par le concurrent.

Dimensions autorisées en Groupe A :
Les roues complètes (roue complète = flasque + jante + pneu) sont libres à condition de pouvoir se loger dans la carrosserie d'origine, c'est-à-dire que la partie supérieure de la roue (flanc de la jante et du pneu), située verticalement au-dessus du centre du moyeu, doit être couverte par la carrosserie lorsque la mesure est effectuée verticalement.
En aucun cas, la largeur de l'assemblage jante-pneu en fonction de la cylindrée de la voiture ne doit excéder les valeurs suivantes :
Jusqu'à :
1 000 cm3 : 6 ,5"
1 300 cm3 : 7"
1 600 cm3 : 8 ,5"
2 000 cm3 : 8 ,5"

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

Le changement de roue est interdit en prégrille, sur la grille de départ et sur la piste. Seule une décision du Directeur de course peut l'autoriser.
Le changement de pneumatiques est autorisé dans la pitlane pendant les essais qualificatifs et les courses.

4.2.2 – Equipements
4.2.2.1 – Equipements de sécurité du pilote
Conforme à l'annexe K en vigueur

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.

PROJET

4.2.2.3 - Numéro de course
Se référer à l'Article 4.3 "Règlement Standard des Circuits Asphaltes"

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 et écussons 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.

En cas de non-respect du plan signalétique voitures et pilotes, une pénalité en temps sera automatiquement appliquée sur le classement du concurrent.

6 – Sites et Infrastructures

Se référer au Règlement standard des circuits asphalte de la FFSA

7 – Déroulement de l'épreuve

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

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

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

7.3 – Courses
Le format standard des courses du Trophée 2027 comprend 3 roulages au minimum: 1 séance d'essais qualificatifs de 25 minutes maximum + 1 course de 25 minutes maximum + 1 course en double damier de 25min max pour les Youngtimers et de 40min max pour les Sprint Séries.

Les temps de courses sont des temps maximums de durée de course. Ils seront convertis en nombre de tours qui pourra être réévalué par le directeur d'épreuve à l'issue des résultats des essais qualificatifs. Aucun remboursement, ni dédommagement, ni complément de prix ne pourra être réclamé par le concurrent en cas de temps effectif inférieur ou supérieur au temps indiqué ci-dessus.

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 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.
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.

7.3 – 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).

7.4 – 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 et le règlement du Championnat de France Historique des Circuits.

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

8.2 - Aucun comportement agressif, anti-sportif ou dangereux ne sera toléré.
Un pilote dont le comportement sera jugé agressif, anti-sportif ou dangereux pourra être exclu de l'épreuve et/ou de l'épreuve suivante par les Commissaires Sportifs, sans remboursement des droits d'inscription.
Tout contact entre deux véhicules sur la piste pourra faire l'objet d'une enquête de la Direction de Course, laquelle pourra, à sa

PROJET

discrétion, demander ou non une sanction à l'encontre d'un ou des pilotes au Collège des Commissaires Sportifs.
Un pilote impliqué dans un accident ne pourra quitter le circuit (sauf impératif d'urgence médical dument certifié par le médecin du meeting) qu'après avoir rendu compte des circonstances de celui-ci au directeur de course.
Nonobstant ces décisions sportives, les sanctions prévues à l'article 8-4 ci-dessous peuvent aussi être appliquées

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

8. 5 - Sanctions disciplinaires :
Nonobstant la décision du collège des commissaires ou celle de la commission de discipline de la FFSA si elle était amenée à se prononcer, des sanctions internes au Trophée pourront être prises notamment et sans que cette liste soit limitative, pour provocations ou menaces de toutes natures, verbales ou autres, comportement antisportif ou non conforme à l'esprit du Trophée, manquement à l'éthique sportive, nuisance aux intérêts du Trophée, tricherie, non-conformité, etc...

9 – Classements

9.1 – Podium : A l'issue de chaque course seront appelés sur le podium les 3 premiers de chaque classe, en commençant par la classe qui gagne au scratch. Si une classe comporte moins de 3 partants, seul le premier de la classe sera appelé.

9.2 – Attribution de points pour chaque course :

A - Points de classement à la classe

Seuls les pilotes des véhicules ayant parcouru au moins 75% de la distance de la course couverte par le vainqueur de sa classe seront classés et recevront les points de classement ci-dessous. Les autres ne marqueront que le point de participation (Voir B).

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

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

B - Points de participation

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

C - Points Bonus Pole Position

- 1 point sera attribué à la pole position de chaque classe

Il sera ajouté à la course 1, même si le pilote n'est pas classé dans la course 1.

D - Points Bonus supplémentaires

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

9.3 – Classement

Seront établis :
Un classement par classe selon l'ordre décroissant des points acquis par chaque pilote.
Un classement regroupant l'ensemble des pilotes des différentes catégories en fonction de leur nombre de points acquis dans chacune des classes.

Le vainqueur du Trophée sera celui qui aura le plus de point quel que soit la classe. Si parmi les 3 premiers du classement final, plusieurs pilotes totalisent le même nombre de points au classement final, ils seront successivement départagés sur le nombre de 1ère place obtenu, le nombre de 2ème place obtenu, le nombre de 3ème place obtenu, leur meilleur résultat non retenu, leur 2ème meilleur résultat non retenu, leur 3ème meilleur résultat non retenu. Si ces critères ne permettent pas de les départager, ils resteront ex-aequo.
Pour les pilotes autres que les 3 premiers, les ex-aequo ne seront pas départagés.

9.4 – Courses prises en compte
Le nombre de courses retenues pour le classement est celui du nombre total de course organisées moins une. Exemple : en cas de non-participation c'est ce résultat qui sera décompté. En cas de participation à toutes les courses, c'est le moins bon résultat qui sera décompté.

10 – Prix

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

11 – Responsabilités

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

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

REGLEMENT TECHNIQUE 2027

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

1 – Définition des Véhicules Autorisés

1-1 - Véhicules admissibles

L'année d'homologation de référence est celle indiquée sur le PTH et sur la fiche d'homologation FIA du modèle concerné ou sur la fiche d'agrément.

Le Sprint Séries est ouvert :

- A toutes les Berlines et GT de plus et moins de 2L, sports car moteur avant et arrière homologuées jusqu'au 31/12/2000.
- Aux Youngtimers, GTI, Voitures de coupe de marque et type Honda Civic, de 2 à 5 portes, d'une cylindrée inférieure à 2000 cm3, Homologuées par la FIA en Groupe N ou Groupe A avant le 31/12/2000 et désignées sur la liste des voitures éligibles.

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

1.2 – Conformité et Agrément

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

En cas d'absence de PTH, le concurrent devra fournir une fiche d'agrément qui certifie que son véhicule est conforme en tout point à l'annexe K **et** à la fiche d'homologation d'origine et à l'annexe J de fin de période.

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

Les seules extensions autorisées sont celles homologuées par la FIA en groupe N, groupe A avant le 31/12/2000. Aucune extension de fiche VK et WR ne sont autorisées.

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

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

Les voitures disposant de PTH ou PTHN sont dispensées de Fiche d'agrément. Dans ce cas, il conviendra de transmettre la copie du PTH / PTHN au Commissaire technique **avant l'épreuve** (@adresse mail du technique).

Attention : Une voiture devra rester intégralement conforme à son PTH.

2 – Modifications et adjonctions autorisés ou obligatoires

Aucune modification ou adjonction autre que figurant sur le PTH ou la fiche d'homologation.

Pour les Youngtimers, GTI, Voitures de coupe de marque et type Honda Civic :
Deux niveaux de préparation sont acceptés :
1 – préparation de type Groupe N
2 – préparation de type Groupe A ou Règlement « Coupe de Marque » de l'époque
Les Règlements Groupe N et A applicables sont en Annexe ***3*** du présent règlement. Ils déterminent toutes les préparations autorisées sauf précision contraire ci-dessous.
Le Règlement « Coupe de Marque » revendiqué doit être fourni par le concurrent.
Le concurrent devra préciser le niveau de préparation de son véhicule (N, A).

Pour les Berlines et GT de plus de 2000cc
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.

3 – Poids minimum

Conforme à la fiche d'homologation.

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

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

En cas de doute, le véhicule doit être pesé en état de fonctionnement mais sans carburant.

PROJET

Pour les Youngtimers, GTI, Voitures de coupe marque et type Honda Civic :
Voir valeurs comme suit en fonction du groupe :
Groupe N = Fiche d'homologation FIA
Groupe A = Annexe J 2000
Coupe de Marque = Règlement particulier de la discipline.

4 - Moteur

Conforme à la fiche d'homologation.

4.1
Préparation autorisée strictement conforme à la fiche d'homologation FIA et aux règlements de l'annexe J 2000 spécifiques aux groupes concernés.

Pour les Honda Classic Gr A, la cote de réparation maximum autorisée est de 81.5mm (origine 81mm).
Moteur Honda B16A /B18C : Autorisé

Ligne d'échappement libre mais caractéristiques et norme de bruit conforme au règlement standard des circuits asphaltes. Silencieux obligatoire
Si la voiture en est équipée, le modèle de compresseur / turbo doit correspondre à sa fiche d'homologation FIA.

Uniquement pour les voitures des classes Honda Classic N et Honda Classic A : Boite à air libre pour tous les groupes (règlementation Gr A)
Allumage : Le système doit être identique au système d'origine.
Le distributeur doit conserver son positionnement.
Pour les Honda Civic : possibilité de remplacer le distributeur par une bobine jumeau statique de référence 096088

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

4.2.2 – Lors des vérifications de conformité au cours des épreuves, la mesure sera effectuée avec le matériel de contrôle suivant :
Pression : Manomètre 1,6 bars, classe 0,5
Course : Micromètre type montre-comparateur.
Aucune correction de la valeur relevée ne sera effectuée. Seuls les instruments utilisés par le commissaire technique feront foi.
Le début d'ouverture du clapet de décharge sera contrôlé à l'aide de la touche d'une montre comparateur placée sur le levier et non sur la tige de commande.
A la valeur de pression maxi d'ouverture de 650 millibars, le déplacement minimum du levier doit être de 4mm.
A la pression de 820 millibars (+30 millibars de tolérance) la tige de commande du clapet doit avancer au minimum de 5mm.
Voir schéma en annexe 4.
Plombage du moteur :
Le plombage du moteur doit pouvoir être exécuté dans le cadre des contrôles techniques. A cet effet les vis doivent être percées pour permettre la pose de scellés dans le but d'empêcher la dépose de la culasse (vis du cache arbre à cames ou cache culbuteurs) et du carter inférieur. Le concurrent est responsable des scellés posés sur son moteur.

4.2.3 Pendant les essais et les courses, l'utilisation d'un silencieux est obligatoire.

Pour les Berlines et GT de plus de 2000cc
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 moteurs : 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 boitier régulant l'injection peut être remplacé. Les entrées dans le boitier 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 asphaltes. 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 boitier 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.

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

Conforme à la fiche d'homologation.

Boites séquentielles interdites quelle que soit la classe du véhicule.

PROJET

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

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

Uniquement pour les voitures de classe Honda Classic A :
Pont final : ratio : 4 libre
Rapport de 1ere : origine
Rapport de 2eme : origine
Rapport de 3eme : libre
Rapport de 4eme : libre
Rapport de 5eme : libre

Pour les Berlines et GT de plus de 2000cc
Boite 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

Conforme à la fiche d'homologation.

Voir préparation autorisée en fonction du groupe; fiche homologation FIA, annexe J 2000.

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

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

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

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

7 - Roues et pneumatiques

Conforme à la fiche d'homologation.

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

Pour les voitures de moins de 1300cc, sont également autorisés :
Les pneus YOKOHAMA A048 ou A032 (pour les jantes en 10 pouces).
Les voitures montées en roues de 15 pouces pourront utiliser des pneumatiques homologués route d'autres manufacturiers (sauf Michelin TB 5 et TB 15).

Pour les voitures d'avant 1966 et de plus de 1300cc, toutes les voitures pourront utiliser des pneus sculptés de type Dunlop Racing section M ou L (CR65) ou Avon/Nova CR6 ZZ.
Pneus slicks et slicks retaillés interdit pour les voitures d'avant 1966.

Pour les voitures d'après 1966 et de plus de 1300cc, les pneumatiques sont libres en nombre et en type. Slick et pneus pluie autorisés.

Uniquement pour les voitures des classes Honda Classic N et Honda Classic A : 15 pouces maximum
Seuls les pneus Yokohama, Avon/Nova type ZZS, ZZR et CR28 et tous les pneus homologués route sont autorisés.
Les Avon ZZR peuvent être retaillés, à condition que cela soit fait par le partenaire officiel et non pas par le concurrent.

Dimensions autorisées en Groupe A :
Les roues complètes (roue complète = flasque + jante + pneu) sont libres à condition de pouvoir se loger dans la carrosserie d'origine, c'est-à-dire que la partie supérieure de la roue (flanc de la jante et du pneu), située verticalement au-dessus du centre du moyeu, doit être couverte par la carrosserie lorsque la mesure est effectuée verticalement.
En aucun cas, la largeur de l'assemblage jante-pneu en fonction de la cylindrée de la voiture ne doit excéder les valeurs suivantes :
Jusqu'à :
1 000 cm3 : 6 ,5"
1 300 cm3 : 7"
1 600 cm3 : 8 ,5"
2 000 cm3 : 8 ,5"

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

8 - Système de freinage

Conforme à la fiche d'homologation.

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

- Honda Classic N : Il sera autorisé en plus de l'origine homologation Gr N :
  - Frein avant origine modèle intégra type r euro (type dc2)

- Honda Classic A : En plus de ceux autorisés en Civic N il sera possible de monter des étriers de frein 4 pistons (étrier libre) et des disques de frein libre (diamètre maximum 295mm)

PROJET

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

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

Pour les Berlines et GT de plus de 2000cc
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

Conforme à la fiche d'homologation.

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

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

Uniquement pour les voitures des classes Honda Classic N et Honda Classic A :
Les carrosseries doivent être conformes à leur fiche d'homologation.

Pour les modèles Civic EE9/EE8 les capots, phares avant, et pare-chocs peuvent être remplacé par des modèles type Civic /Crx ED

Tous les éléments de carrosserie doivent être de matière origine constructeur.
Les éléments en fibre ou carbone ou autre qu'origine sont strictement interdits.

Pour les Berlines et GT de plus de 2000cc
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

Conforme à la fiche d'homologation.

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

Uniquement pour les voitures des classes Honda Classic N et Honda Classic A : Instrumentation d'origine obligatoire.
Uniquement pour les voitures des classes Honda Classic N : Système de ventilation chauffage origine obligatoire

Pour les GT :
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

Les voitures doivent être équipées d'un silencieux et respecter la norme de bruit conforme au règlement standard des circuits asphaltes.

12 - Système électrique

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

13 - Système d'éclairage

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

PROJET

14 – Circuit de carburant

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

Pour toutes les voitures des Périodes F à K, le minimum requis pour le réservoir de carburant est qu'il soit rempli avec de la mousse de sécurité répondant aux normes des Spécifications Militaires Américaines MIL-B- 83054 ou du « D-Stop » anti-explosion.

15 – Sécurité du véhicule

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

Arceau / cage de sécurité :
Se référer aux Annexes II de l'Annexe K de la FIA en cours de validité.

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

Ils doivent :
- Être clairement visibles et peints en jaune, rouge ou orange.
- Permettre le passage d'un cylindre de 60 mm de diamètre.

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

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

HVM Racing
98 Route de la reine
92100 – BOULOGNE - France

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

PROJET